

Armée suisse

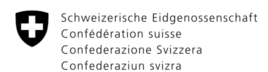
Documentation 61.009 f

Le conducteur de véhicules à moteur



Etat au 01.03.2016

SAP 2530.2144



Armée suisse

Documentation 61.009 f

Le conducteur de véhicules à moteur

Etat au 01.03.2016

Distrubution

Exemplaires personnels

- militaires qui sont titulaires d'une autorisation de conduire militaire ou qui vont l'obtenir
- à tous les organes de la circulation
- à tous les militaires qui sont ou seront instruits au jalonnement
- chef de section et sergent major logistique
- présidents des tribunaux militaires et tous les juges d'instruction
- à tous les membres de la Sécurité militaire
- chefs techniques de la fédération Suisse des Sociétés de Troupes Motorisées

Exemplaires de l'administration

- à toutes les unités organisationnelles de l'Armée
- assortiment des jalons
- BLA
- auditeur en chef
- DDPS, service de documentation
- Fédération Suisse des Sociétés de Troupes Motorisées

Remarques

La documentation est une aide de travail et un moyen didactique ayant force obligatoire. Elle est conviviale et sert à l'information rapide. Elle est constituée d'extraits et de compilations de règlements concernant l'organisation, les fonctions, les thèmes, les personnes ou le matériel (autrefois présentés également sous forme de brochures, de dépliants, d'aide-mémoires et d'affiches).

Ce document s'adresse directement au conducteur du véhicule à moteur et décrit en cette qualité ces devoirs de ses activités.

Règlement de service de l'armée suisse (art. 3[4])
Pour des raisons pratiques, ce règlement de service fait usage de formes masculines comme «l'individu», «le militaire», «le commandant». Ces désignations sont valables pour les militaires féminins aussi bien que masculins.

Table des matières

Table des appendices

1 Règles fondamentales

1.1 Votre mission en tant que conducteur de véhicules à moteur

1 [1]En tant que conducteur de véhicules à moteur, vous conduisez des véhicules/remorques de transport, des véhicules de combat ou d'appui au combat également dans des conditions difficiles, en respectant les prescriptions en vigueur, conformément à la mission et avec sûreté. Vous entretenez, dans le cadre des prescriptions pour le service de parc, votre véhicule à moteur/remorque et vous êtes chargé d'amorcer les travaux de remise en état.

[2]Comme conducteur de véhicules à moteur, vous serez souvent privé de liaison avec vos supérieurs et vous devrez agir fréquemment de manière indépendante en accomplissant votre mission, malgré les imprévus, dans l'esprit de vos supérieurs.

[3]Votre préparation générale, tant psychique que physique, ainsi qu'un véhicule à moteur bien entretenu sont les meilleures conditions pour répondre aux exigences élevées qui sont celles d'un conducteur de véhicules à moteur.

[4]**A l'aide du manuel d'utilisateur, vous pouvez régulièrement vérifier vos connaissances et les maintenir à jour.**

Règle fondamentale (LCR, art. 26)

Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

1.2 Votre responsabilité en tant que conducteur de véhicules à moteur

2 [1]**Vous êtes responsable pour votre véhicule à moteur, pour son entretien conformément aux prescriptions, pour son chargement correct et pour une exécution sûre de la course. Vous portez la responsabilité pour les personnes et les marchandises qui vous sont confiées.**

[2]Si, durant la course ou au but, vous vous trouvez en présence d'événements imprévisibles, vous devez tout mettre en œuvre pour accomplir la mission dans l'esprit des supérieurs. **Vous ne devez, dans ce cas, encourir aucun risque d'accident.** Lorsqu'un supérieur vous ordonne une mission de transport, sans percevoir les risques liés à l'état du véhicule, il est de votre devoir d'attirer son attention sur de tels risques. Vous êtes également tenu d'informer votre supérieur lorsque vous ne vous sentez pas en état de remplir votre mission pour des raisons d'état du véhicule ou de santé.

[3]Vous êtes également responsable pour le véhicule à moteur, la remorque et leurs chargements lorsque vous quittez le véhicule. Pour autant qu'aucune disposition ne soit prise par un autre service, vous devez prendre vous-même les mesures de sûreté adaptées à la situation.

[4]Vous êtes également responsable pour l'état des véhicules à moteur et de leurs remorques qui vous sont attribués. N'oubliez pas que, durant toute l'année, les véhicules à moteur sont transmis d'un conducteur à un autre. C'est pourquoi la sécurité des camarades qui vous succéderont au volant des véhicules à moteur n'est assurée que si vous avez fait réparer les défectuosités décelées au service ou que si vous les avez signalées par écrit sur le formulaire 13.005 d/f/i – **Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures** (appendice 4), lors de la reddition des véhicules.

Si vous négligez de le faire, vous portez une coresponsabilité pour d’éventuels accidents qui pourraient en résulter.

[5]Il est possible, en vue d’optimiser l’engagement des véhicules, que d’autres conducteurs de véhicules à moteur conduisent votre véhicule à moteur. Dans ce cas, les responsabilités doivent être clairement définies.

[6]Les CLA et leurs collaborateurs représentent un partenaire important. Ils sont coresponsables avec vous.

1.3 Maintien du secret

3 En tant que conducteur d’un véhicule à moteur, vous êtes tenu au maintien du secret (par exemple en relation avec les discussions des passagers, les visites d’installations classifiées ou le transport de biens classifiés).

2 Véhicule

2.1 Réception du véhicule

4 [1]Vous êtes responsable du véhicule qui vous est attribué, dès sa réception. La réception du véhicule fait partie intégrante du repetitorium CT. La réception du véhicule est effectuée selon les directives de la BLA (formulaire 13.005/I d/f/i – **Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques**/ appendice 3). Des solutions spécifiques du CLA sont envisageables.

[2]Lors de dégâts existants sur des véhicules à moteur, le personnel du CLA doit être averti, et le dommage inscrit sur le formulaire 13.005/I d/f/i – **procès-verbal de réception des automobiles et des remorques** (appendice 3).

[3]Assurez-vous que le document d'antipollution se trouve sur le véhicule automobile.

Le matériel manquant ou défectueux (chaînes à neige, etc) doit être annoncé au CLA dans les 72 heures suivantes (selon OSI chiffre 75[2]).

5 Lors de la réception du véhicule, il faut procéder à l'ouverture du formulaire 13.044 dfi **Contrôle des courses.** Ce dernier doit être complété quotidiennement, et de manière honnête, (lors du service de parc journalier SPJ).

Dans la colonne 6 du formulaire 13.044 dfi **Contrôle des courses,** doivent être inscrits, de manière lisible, le **nom,** le **prénom** et la **signature.**

Lors de changements fréquents de chauffeurs, des solutions spécifiques à la troupe sont possibles (vhc de cdmt, auto-écoles, etc.).

De manière analogique, les mêmes règles sont valables pour les livres de bord et les carnets de contrôle.

Ces documents doivent être remplis, de manière lisible, à l'aide d'un stylo à bille ou bien d'un crayon.

Exemple:

1 Datum Date Data 2011	2 Fahrstrecke Parcours Percorso	3 km Stand nach der Fahrt Relevé du compteur après la course Totalizzatore km dopo la corsa	4 Gefahrene km km parcourus km percorsi	5 Betriebsstoff-verbrauch Consommation de carburants Consumo carburanti		6 Unterschrift des Fahrers Signature du conducteur Firma del conducente
				Treibstoff Carburant Carburante	Mot Oel Huile mot Olio mot	
07.01.	Romont–Fribourg–Romont	26345	65	––	––	Brühlmann Cyrill *C. Brühlmann*
09.01.	REDIMA/Reddition vhc CLA Romont	26345	2697	469	––	Roh Richard *R. Roh*
	Cours de service CLA Romont	26360	15	––	––	
07.03.	E CT 47/Réception vhc	26360	––	––	––	Pantillon Gilbert *G. Pantillon*
08.03.	Romont - Moudon - Romont	26455	95	12	––	Arboit Julien *J. Arboit*

6 [1]Avant le départ, renseignez-vous sur les dimensions et les poids, ainsi que sur les données techniques du véhicule à moteur. Lors de transports de superstructures, renseignez vous à l’aide de la fiche relative à la superstructure.

[2]Durant la réception du véhicule, vous avez la possibilité de vous accoutumer au véhicule. Vous ne pouvez quitter le lieu de réception du véhicule que lorsque vous êtes en mesure de conduire votre véhicule avec sûreté.

2.2 Marquage des véhicules à moteur et des remorques

7 [1]Avant de quitter la place de réception, les véhicules et les remorques doivent être marqués (avec les signes distinctifs de la troupe). Les lettres et les chiffres sont à apposer à tous les véhicules et remorques sur les plaquettes prévues à cet effet.

[2]Le marquage des véhicules comprend deux ou trois lettres majuscules lesquelles peuvent être complétées le cas échéant par un à trois chiffres de taille plus réduite.

[3]Ces signes distinctifs sont également utilisés pour le marquage des panneaux indicateurs de direction militaires des formations correspondantes.

[4]Les signes sont peints sur les véhicules à l'aide de chablons. Les chablons nécessaires et la couleur spéciale proviennent des assortiments de balisage de la troupe. Dans le cas contraire, ce sont les CLA qui mettent à disposition le matériel de marquage.

Au terme du service ou de l'engagement, les marquages doivent être effacés à l'aide d'un nettoyant de sécurité (SAP/NSA n° 2114.9657/278-1083).

[5]On peut, pour une meilleure identification, inscrire les noms:

- des partis, de la direction d'exercice et des arbitres;
- des conducteurs de véhicules à moteur,

sur le pare-brise, avec du matériel non réfléchissant. La visibilité du conducteur de véhicule à moteur ne doit pas s'en trouver réduite (taille max. 150 cm^2/env. ¼ papier A4).

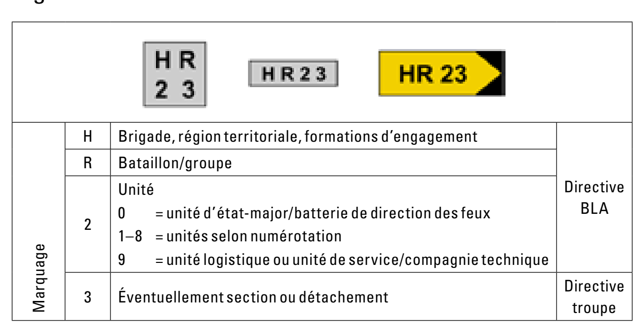
[6]Les signes distinctifs de la troupe sont peints sur ordre du responsable circulation et transport.

[7]**Sur les véhicules à moteur militaires, l'utilisation d'autres emblèmes, vignettes etc. est interdite.**

Les véhicules militaires ne nécessitent pas de vignette autoroutière.

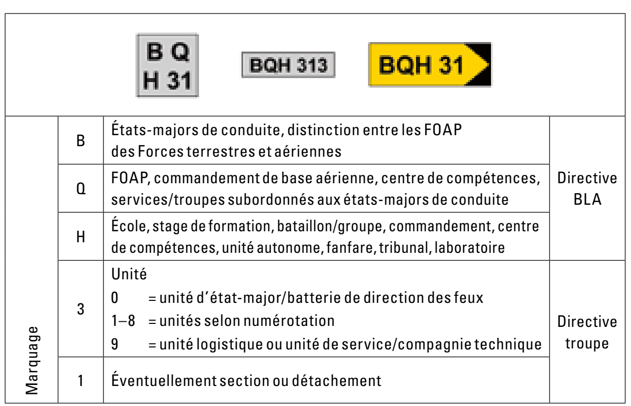
La disposition des lettres et des chiffres doit s'effectuer de la manière suivante (exemple):

Signification pour les troupes dans les brigades ainsi que les régions territoriales



Marquage	H	Brigade, région territoriale, formations d'engagement	Directive BLA
	R	Bataillon/groupe	
	2	Unité 0 = unité d'état-major/batterie de direction des feux 1–8 = unités selon numérotation 9 = unité logistique ou unité de service/compagnie technique	
	3	Éventuellement section ou détachement	Directive troupe

Signification pour les états-majors de conduite ainsi que les troupes dans les formations d'application



Marquage	B	États-majors de conduite, distinction entre les FOAP des Forces terrestres et aériennes	Directive BLA
	Q	FOAP, commandement de base aérienne, centre de compétences, services/troupes subordonnés aux états-majors de conduite	
	H	École, stage de formation, bataillon/groupe, commandement, centre de compétences, unité autonome, fanfare, tribunal, laboratoire	
	3	Unité 0 = unité d'état-major/batterie de direction des feux 1–8 = unités selon numérotation 9 = unité logistique ou unité de service/compagnie technique	Directive troupe
	1	Éventuellement section ou détachement	

Exemple – 





2.3 Maintenance et entretien

8 [1]Pour assurer une préparation générale permanente, il importe de ménager les véhicules (y compris les remorques) et le matériel et de les manipuler de façon irréprochable.

[2]Les travaux de maintenance seront exécutés, autant que possible, avec l'outillage et les pièces de rechange compris dans l'équipement du véhicule à moteur. Les divers travaux sont déterminés par les instructions de service et par les cartes de service de parc.

En principe, les véhicules à moteur doivent être réparés pendant le service de troupe.

2.3.1 Services de parc

9 Vous trouvez les cartes de services de parc spécifiques sur les véhicules respectifs.

Services de parc (SPM)	But	Exécution	Durée *
Services de parc de marche (SPM)	Contrôle et établissement de l'état de marche avant la course et pendant les haltes	Avant la course et durant les interruptions de course	5–15 minutes
Service de parc journalier (SPJ)	Remise en état de marche après la course	Quotidiennement après la course, resp après une série de courses exécutées dans les 24 h	15–30 minutes
Service de parc hebdomadaire (SPH)	Exécution des travaux d'entretien préventifs et périodiques	Une fois par semaine (inscription dans le formulaire 13.044 dfi – contrôle des courses)	30–90 minutes
Grand service de parc (GSP)	Contrôle technique avec nettoyage approfondi et élimination des véhicules requérant des réparations	une fois tous les six mois selon ordres	Moto 1,5–2 h Voit, voit livr 3–5 h Cam 4–6 h
Rétablissement de la disponibilité du matériel en service d'instruction (REDIMA)	Rétablissement de la disponibilité	Après chaque prestation de service	Selon les besoins

*Le temps nécessiare (durée) aux travaux, varie selon le type de véhicule.

10 Vidange d'huile, service des filtres, service antipollution

[1]Le rempacement d'huile/service des filtres sera effectué, par la troupe ou la BLA, selon les intervalles prescrits dans le manuel de l'utilisateur.

[2]Un carnet d'entretien du système antipollution doit se trouver sur chaque véhicule à moteur militaire.

2.3.2 Maintenance après une mise à contribution extraordinaire

11 Entretien des véhicules qui sont passés dans l’eau.

[1]Tout véhicule et remorque non amphibie qui a traversé un cours d’eau ou un marais (mise sous l’eau du tambour ou disque de frein) doit, **pour autant que les roues se soient enfoncées jusqu’à l’essieu,** absolument être soumis à un contrôle minutieux de la part d’un artisan de troupe après l’engagement. Le conducteur de véhicule à moteur peut être requis pour apporter son aide.

[2]Lorsqu’un véhicule est passé à gué, il faut, dans chaque cas, en mentionner le fait sur le formulaire 13.005 d/f/i – **Rapport sur l’état pour véhicules et superstructures.**

Au vu des travaux résultant d’un passage à gué, il faut si possible l’éviter.

12 Maintenance après engagements dans le terrain

Les véhicules mis fortement à contribution dans le terrain, feront l’objet, après l’engagement, des travaux suivants:

- service de parc de marche;
- nettoyage sommaire du véhicule et de la chaussée;
- élimination des pierres coincées;
- constatation de fuites éventuelles sur le moteur, la boîte à vitesses, le réservoir de carburant, les essieux, les roues, les freins et les pneumatiques;
- annonce des autres dommages sur le véhicule.

2.4 Service d'hiver

13 [1]Le froid et la neige posent des problèmes particuliers: le moteur et le radiateur peuvent geler et se fendre. La puissance de la batterie diminue rapidement. Une batterie insuffisamment chargée peut geler. Les lubrifiants deviennent visqueux et entravent, de ce fait, le démarrage. Le carburant diesel de l'Armée correspond aux normes d'un diesel utilisé toute l'année. Il est ainsi approprié aussi bien pour une utilisation en été qu'en hiver (gèle à des températures inférieures à –20 °C).

[2]Avant le départ, le véhicule à moteur ainsi que la remorque doivent être débarassés de la neige et de la glace. Il faut prêter une attention toute particulière aux bâches et leur accumulation d'eau. Ils représentent un danger important pour tous les usagers de la route!

La conduite avec des vitres gelées ou embuées est interdite.

[3]L'addition de pétrole dans le carburant diesel est l'affaire des CLA.

2.4.1 Produit antigel

14 [1]Le système de refroidissement des véhicules à moteur militaires contient un produit antigel efficace qui reste, en principe, toute l'année dans le radiateur. Ce produit est normalement mélangé par les ateliers fédéraux (CLA) à un degré de concentration de –25 °C.

[2]En principe, le conducteur de véhicule à moteur complétera les pertes de liquide de refroidissement avec du mélange antigel, également durant les mois d'été.

[3]Le liquide de refroidissement est tout aussi dangereux, pour ce qui a trait à la pollution des eaux, que les huiles minérales et les carburants. Dès lors, tout liquide de refroidissement remplacé/vidangé doit être retourné pour retraitement (par exemple dans un CLA).

2.4.2 Entretien spécial de parties du véhicule particulièrement exposées

15 Batterie

Lors de la manutention des batteries, respectez les consignes figurant dans le manuel d'utilisation et respectez-en les directives. Les véhicules à moteur militaires disposent de batteries à faible ou sans entretien. Par basse température, les batteries doivent être enlevées après la course et déposées dans un local chauffé et aéré.

L'acide de batterie est corrosif. Évitez le contact avec la peau, les yeux, les vêtements et un feu ouvert (explosion).

16 Dispositif de freinage

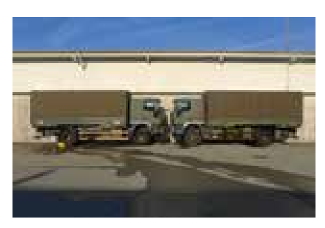
Lors du service de parc, les freins ne doivent pas être aspergés. Les freins gelés peuvent être dégelés avec de l'eau chaude ou à l'aide de chiffons chauds. Il faut purger quotidiennement l'eau de condensation des réservoirs d'air comprimé, des séparateurs d'huile et des purgeurs de compresseur. Consultez le manuel d'utilisation.

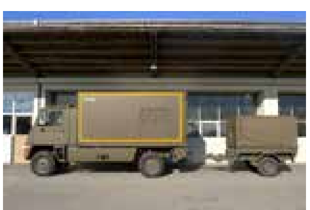
17 Les tringles et les tirettes à câble du châssis doivent être huilées si nécessaire. Nettoyer, et si nécessaire, graisser également les crochets de remorque, les éclisses de traction, les leviers de commande du cabestan ainsi que l'outillage placé sous le pont et sur les marchepieds des véhicules.

2.4.3 Parcage en plein air

18 [1]Lors du parcage d'un véhicule à moteur à l'extérieur, vous devez veiller à ce que le moteur soit à l'abri du vent (par exemple radiateur contre radiateur). Il faut exploiter au maximum la protection contre le vent par les bâtiments, obstacles etc. Parquez votre véhicule à moteur, de telle manière à ce qu'il puisse repartir et en cas de panne, être remorqué sans difficulté.

Il est possible de recouvrir les vitres, et les rétroviseurs ainsi que de relever les balais d'essuie-glace, afin d'accélerer la préparation à la marche.



2.4.4 Mise en marche du moteur par temps froid

19 Pour démarrer le moteur par temps froid, procédez selon le manuel d'utilisation.

Avec les véhicules à moteur dont le moteur est froid, il ne faut, jusqu'à ce que la température de service soit atteinte, rouler qu'avec un bas régime.

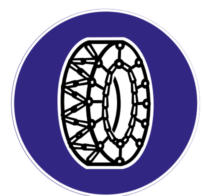
Bruit à éviter (OCR, art. 33)

Les conducteurs, les passagers et les auxiliaires ne causeront aucun bruit pouvant être évité, notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit. Il est interdit avant tout de faire fonctionner longtemps le démarreur, de faire tourner et chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt.

2.4.5 Montage des chaînes à neige

20 Avant que vous montiez des chaînes à neige, essayez d'abord d'enclencher la traction intégrale, les vitesses tout terrain ou bien les blocages de différentiels, afin de vous déplacer de manière sûre.

Les chaînes à neige doivent être montées à temps, en dehors de la chaussée, lorsque c'est possible. Le **conducteur de véhicule à moteur en est responsable.** Cela peut lui être imposé par le signal **Chaînes à neige obligatoires.**



Chaînes à neige obligatoires



Fin de l'obligation d'utiliser des chaînes à neige

Afin de ne pas trop solliciter les chaînes à neige, ne roulez jamais sur de trop longs tronçons dépourvus de neige.

En principe, les chaînes à neige sont montées sur l'essieu entraîné. Sur les véhicules à traction intégrale ne disposant que de 2 chaînes à neige, ces dernières sont montées sur l'essieu arrière.

Les remorques peuvent également être équipées de chaînes à neige (lorsque cela est possible, équiper toutes les roues aves des chaines; autrement équiper l'arrière).

Les chaînes à neige peuvent également être montées en cas de terrain difficilement praticable comme par exemple boue etc.

Points importants pour l'utilisation de chaînes à neige

- Pour prévenir les blessures porter, des gants de travail;

- avant le montage des chaînes à neiges, consultez le manuel d’utilisation (par exemple: déclencher ASR/ESP, montage sur toutes les roues, etc.);
- contrôlez que les chaînes à neiges aient les dimensions correspondantes aux roues sur lesquelles elles doivent être montées;
- le comportement de conduite et de freinage du véhicule peut se différencier sensiblement du comportement de conduite sans chaînes à neige;
- la vitesse maximale dépend des données du constructeur;
- pendant la conduite, soyez attentif à d’éventuels bruits et en cas de nécessité, arrêtez-vous;
- il faut veiller à ne pas tordre les maillons de la chaîne à neige et la déposer bien à plat sur le pneu. Dans la haute neige, les chaînes à neige ne doivent pas être tendues trop fortement. Toutefois, sur les routes verglacées, les chaînes à neige doivent être tendues le plus possible;
- **quel que soit le mode de montage utilisé, il faut retendre les chaînes à neige après un parcours d’environ 100 m;**
- prenez en considération que la traction intégrale n’a d’effet que lors du démarrage, respectivement lors de l’accélération. Par contre, elle n’est d’aucune aide pendant le freinage. Lors de conditions précaires, particulièrement dans une descente, les chaînes à neige doivent être montées.

21 Les chaînes à neige peuvent être montées de la manière suivante:

Par traction avec la roue

Etendre la chaîne à neige devant ou derrière la roue, dans la position voulue. A l’aide d’une corde ou de la chaîne de montage, fixer l’extrémité de la chaîne à neige à la roue. Déplacer

le véhicule d’un quart de tour de roue; contrôler si la chaîne à neige est bien tendue sur la roue; déplacer le véhicule à moteur jusqu’à ce que la chaîne à neige puisse être fermée.

En posant la chaîne sur la roue

Etendre la chaîne à neige à côté de la roue dans la position qu’elle devra avoir lorsqu’elle sera fixée sur celle-ci. Si la chaîne à neige est double, replier la partie intérieure sur la partie extérieure. Saisir la chaîne à neige des deux mains et la répartir uniformément sur l’extérieur de la roue. Replier la partie intérieure de la chaîne à neige sur la partie intérieure de la roue. Fermer provisoirement la chaîne à neige à l’intérieur et à l’extérieur ou la fixer à l’aide d’une corde. Déplacer le véhicule à moteur ¼ de tour de roue et fermer ensuite définitivement la chaîne à neige.



Monter sur la chaine

Etendre la chaîne à neige devant la roue, le fermoir à l'extérieur. Rouler sur la chaîne jusqu'à environ ¼ de son extrémité arrière. Placer l'extrémité avant sur la roue; tirer la chaîne à neige en arrière, la fermer et la tendre.



Avec cric

Lever le véhicule à moteur comme pour un changement de roue. Etendre la chaîne à neige à côté de la roue, le fermoir à l'extérieur. Des deux mains, poser la chaîne sur le pneu, la fermer et la tendre.



2.5 Pannes

2.5.1 Comportement en cas de pannes

22 [1]Il faut procéder selon la documentation 61.027 dfi – **Comportement en cas d'accident de la circulation.** Lors de transports de marchandises dangereuses, il faut suivre les «Consignes écrites».

Lorsque votre véhicule à moteur tombe en panne, le mot d'ordre est: **Libérer la chaussée!** Le véhicule à moteur doit être remorqué avec les précautions nécessaires jusqu'à la prochaine place d'évitement ou poussé à l'extérieur de la chaussée (consulter les instructions de service).

Lors de l'accès sur la chaussée, il faut impérativement porter les gilets réfléchissants à disposition sur le véhicule à moteur.

Lors de pannes sur les autoroutes et semi-autoroutes, il faut toujours appeler la police militaire au numéro de téléphone 0800 552 333.

Lors du remorquage, aucune autre personne que le conducteur du véhicule à moteur ne doit se trouver à bord du véhicule à moteur remorqué.

[2]Le signal de panne doit être immédiatement placé au bord de la chaussée:

- aussitôt que – pour des motifs impérieux – un véhicule est arrêté de façon non conforme sur la chaussée;
- si, en raison d'absence d'éclairage au véhicule ou lors de conditions atmosphériques extraordinaires, il ne peut être remorqué par les autres conducteurs de véhicules à moteur (par. ex. à cause du brouillard);
- le signal de panne doit en outre être utilisé pour signaler un véhicule qui a dû se ranger sur la bande d'arrêt d'urgence.

Le signal doit être placé à 50 m au moins, sur les routes à grand trafic, à 100 m au moins derrière le véhicule sur le bord droit de la bande d'arrêt d'urgence.

De nuit, le signal de panne doit être éclairé. On fixera la housse du signal de panne au volant (housse en plastique sur le siège du chauffeur), pour ne pas oublier de reprendre le signal au moment du départ.

[3]Les feux clignotants avertisseurs ne peuvent être utilisés que pour avertir d'un danger et cela uniquement dans les cas suivants:

a) sur le véhicule à moteur à l'arrêt, en complément du signal de panne;
b) sur le véhicule à moteur en marche, lors d'un ralentissement subit du trafic dû notamment à un accident ou un embouteillage, ou en cas de remorquage sur les autoroutes et semi-autoroutes.

[4]Il importe d'informer de la panne le conducteur du véhicule suivant de la formation, pour qu'il soit en mesure d'en aviser le supérieur, à la fin de la course ou à la halte suivante. Annoncer au poste collecteur de rapports. Annoncer la panne à votre superieur.

2.5.2 Causes de la panne

23 Les contrôles faits au hasard ne facilitent pas la recherche des causes de la panne. Seule une recherche systématique est efficace. Contrôle visuel des témoins d'avertissement (voir le manuel d'utilisation).

Quelques pannes fréquentes auxquelles vous pouvez remédier vous-même:

- interrupteur principal de la batterie non enclenché/ fusibles électriques défectueux;
- contact resp. allumage non enclenchés;

- frein moteur enclenché;
- réservoir à carburant vide;
- levier des vitesses de la boîte automatique non sur «P ou «N»;

2.5.3 Remorquage

24 **Règle fondamentale**

Avant la mise en marche par remorquage ou le remorquage, il faut dans tous les cas se référer au manuel d'utilisation/ Prescriptions techniques.

[1]Lorsque la batterie est déchargée, il faut d'abord procéder à un essai de démarrage avec un câble pour courant étranger ou avec un câble de pontage (respecter la tension de bord 12 V ou 24 V).

[2]Les deux conducteur de véhicules à moteur, conviennent d'un signe avant le remorquage (la main, claxon ou lumiere).

[3]Une fois que le moteur tourne, il est interdit

- **De se rapprocher du véhicule tracteur;**
- **De rouler sur la corde.**

[4]Il ne faut jamais remorquer des motocyclettes. Pour les mettre en marche, il faut soit les pousser, soit les faire rouler.

[5]Les deux conducteurs de véhicules à moteur doivent être titulaires du permis de conduire correspondant.

25 [1]Lors du remorquage, il faut toujours utiliser un véhicule à moteur de poids identique ou bien plus lourd que le véhicule à moteur remorqué. Lorsque le véhicule à moteur remorqué est une voiture automobile (par. ex. un camion équipé d'un frein à air comprimé) qui ne peut être freinée par ses propres moyens, il doit être accouplé de manière rigide au véhicule tracteur (par. ex. au moyen d'une barre de remorquage d'une longueur de 5 m au plus). Les cordes ou câbles utilisés pour

le remorquage doivent avoir une longueur de 8 m au plus et signalés de manière voyante en leur milieu. L'emploi de chaînes est interdit. Les courroies de remorquage, les cordes de chanvre ou les câbles métalliques doivent être fixés au dispositif d'attelage prévu à cet effet.

[2]Pour le remorquage, la vitesse maximale est fixée à 40 km/h. Sur les autoroutes et les semi-autoroutes, on empruntera toujours la voie de droite au maximum jusqu'à la prochaine sortie. La direction du véhicule remorqué doit être intacte; de nuit, il doit être muni d'une lumière à l'arrière. Lorsque le remorquage a lieu au moyen d'une corde ou d'un câble, le véhicule en panne sera attelé à l'avant du véhicule remorqueur lors de longues descentes. **Le remorquage des trains routiers est interdit.**

Utilisation du signal de panne et des feux clignotants (OCR, art. 23[6])

Le signal de panne doit aussi être placé à l'arrière des véhicules remorqués.

[3]Prudence: sur la plupart des véhicules à moteur dont le moteur ne tourne pas, l'effet des freins et de la direction est fortement limité (Déverrouiller la serrure du volant).

[4]Pour éviter tout dégât à la transmission du véhicule en panne pendant le remorquage, il faut absolument respecter les prescriptions techniques contenues dans le manuel d'instruction du véhicule à moteur concerné. Cette règle s'applique plus spécialement aux véhicules à moteur équipés d'une boîte automatique. Si un véhicule à moteur doit être dépanné en raison d'un arbre d'entraînement brisé il faut faire appel au CLA.

2.5.4 Petites réparations

26 Notez que pour toutes, même les petites réparations du véhicule à moteur, il faut observer les instructions de service

correspondantes. L'interprétation des témoins et de l'alarme permet une identification rapide des problèmes et contribue à prévenir les dommages aux véhicules.

Fusibles de rechange

Des fusibles de rechange se trouvent dans le matériel du véhicule. Les fusibles défectueux ne doivent être ni réparés ni pontés. **Ils ne doivent être remplacés que par des fusibles de même intensité (respecter la couleur).** Si un fusible lâche à plusieurs reprises, la défectuosité doit être réparée par un artisan de la troupe ou dans un CLA. Dans le cas de disjoncteurs électriques, ne presser sur le bouton qui est sorti qu'après environ une minute.

Ampoules





Lorsqu'on remplace des ampoules, les vis de réglage du phare ne doivent en aucun cas être déréglées. Il faut veiller à ce que les données concernant le voltage et la puissance des nouvelles ampoules correspondent avec celles figurant sur les anciennes. Les ampoules ne doivent être saisies qu'avec un chiffon propre ou le carton de leur emballage. Les résidus de graisse sur le corps de l'ampoule s'évaporent sous l'effet de la chaleur et causent un voile sur le réflecteur. Les ampoules de réserve utilisées doivent être immédiatement remplacées.

2.5.5 Purge du dispositif d'alimentation de carburant diesel

27 Si le réservoir de carburant d'un véhicule diesel est vidé complètement, ou si par un défaut de l'air arrive dans le système de carburant, tout le système doit être purgé selon le manuel d'utilisation.

Prenez garde de ne pas conduire un véhicule à moteur diesel, jusqu'à ce que son réservoir soit vide.

2.5.6 Changement de roue

28 Lors d'un changement de roue, il faut procéder selon le manuel d'utilisation, les prescriptions du constructeur et de la manière suivante:

a) route libre! Lors d'un changement de roue d'un camion sur une autoroute ou semi-autoroute, débordant sur la chaussée, il faut prendre contact avec la police militaire ou la police civile, pour la régulation de la circulation.
   Numéros de téléphone
   1. 0800 552 333 – Police militaire
   2. borne téléphonique d'urgence
   3. 117 – Police civile
   Si vous travaillez sur la chaussée, vous devez toujours porter les vestes fluorescentes existantes dans les véhicules à moteur. Porter pour prévenir les blessures, des gants de travail;
b) assurer le véhicule à moteur en engageant la plus petite vitesse (pour les boîtes automatiques, position «P»), si existants, engager la traction intégrale et la vitesse tout terrain; actionner également le frein à main. Sous une roue arrière se trouvant à l'opposé de la roue à remplacer, ont placera une cale, des pierres ou bien un sac de chaînes à neige. Placer le signal de panne;
c) préparer l'outillage et la roue de secours;

d) dévisser d'un demi-tour les écrous de la roue;
e) placer le cric conformément aux instructions de service. Lever le véhicule à moteur, puis enlever la tige du cric pour éviter un accident;
f) enlever les coins de serrage (jantes Trilex), dévisser complètement les écrous puis enlever la roue;
g) nettoyer les surfaces d'appui et les écrous resp. les boulons, et leur filetage;
h) contrôler la pression à l'aide du manomètre. Placer la roue de secours sur le moyeu de roue, visser les écrous avec le côté conique vers la roue;
i) sur les jantes trilex, serrer les écrous les uns après les autres. Sur les jantes d'une pièce, les serrer en croix;
j) remettre le véhicule sur les roues et serrer encore une fois tous les écrous resp. tous les boulons de roues à bloc;
k) déposer la roue défectueuse sur le pont arrière et arrimer;
l) nettoyer, contrôler et ranger le matériel;
m) ranger les cales et le signal de panne;
n) après un trajet de quelques centaines de mètres, resserrer une nouvelle fois les écrous, resp. les boulons de roues;
o) à la prochaine occasion, il faut contrôler la fixation correcte des écrous de roues à l'aide de la clé dynamométrique pour contrôler si le couple est conforme au manuel d'utilisation;
p) remplacer de suite la roue défectueuse;
q) si la profondeur de profil du pneu de la roue de secours montée est considérablement différent de celui de la roue déjà montée sur le même essieu ou si le sens de rotation de la bande de roulement indiqué par la flèche ne correspond pas, on procédera le plus rapidement possible au remontage de la roue réparée.

Attention

Sur le GMTF (Véhicule protégé de transport de personnes), le changement de roue par la troupe est interdit.

2.6 Reddition des véhicules

29 [1]Avant de partir pour la place de reddition, chaque conducteur de véhicule à moteur doit contrôler si son véhicule à moteur est complètement déchargé.

[2]Avant le départ, procéder, à l'aide de l'état de détail existant, à un contrôle quant à l'intégralité du matériel.

2.6.1 REDIMA des véhicules à roues (GSP)

But

30 [1]Rétablissement de la disponibilité des véhicules et du matériel en service d'instruction. Le REDIMA est effectué selon les exigences de la BLA. Des solutions spécifiques aux CLA sont possibles; elles sont communiquées lors du rapport REDIMA.

Préparation pour le REDIMA sur le lieu de stationnement de la troupe

- Préparer les documents en vue du rétablissement de la disponibilité des véhicules à moteur. Les défauts et les dommages non réparés, doivent être mentionnés sur le formulaire 13.005 d/f/i – **Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures** (appendice 4) et les papiers distribués sur les véhicules;
- Faire le plein de carburant au plus tard à l'arrivée au CLA (env. 90% le carburant est comtabilisé à la troupe qui redditionne);
- contrôler la tenue des véhicules à moteur (bâches fermées).

REDIMA

- Les véhicules à moteur doivent être nettoyés soigneusement et proprement (le nettoyage des motos et des compartiments moteurs au jet est interdit);
- après le nettoyage, les freins sont «séchés» en actionnant sporadiquement la pédale de frein (à basse vitesse);
- les contrôles des courses doivent être bouclés et laissés sur les véhicules à moteur (voir chiffre 5);
- les papiers des véhicules à moteur restent sur les véhicules à moteur.

Nettoyage des véhicules à moteur

- L’utilisation d’essence et de diesel pour le Nettoyage des véhicules à moteur est interdite;
- Le crochet de remorque et les graisseurs sont à nettoyer et à graisser.

Service de parc technique

- Le service de parc technique doit être effectué conformément aux cartes de service de parc REDIMA spécifiques à chaque véhicule à moteur;
- lors de ces travaux sur les chars et les véhicules blindés, il faut respecter les exigences particulières et les prescriptions techniques.

Remise en état/contrôle de l’inventaire

- Huiler le cric et les objets susceptibles de rouiller;
- contrôler l’inventaire selon les listes d’inventaire (à effectuer par la troupe/état de détail);
- les objets d’inventaire manquants ou défectueux seront notés par la troupe selon les instructions du CLA et remplacés, resp. échangés auprès du véhicule de service ou du magasin des pièces de rechange;
- l’inventaire sera rangé, conformément aux listes d’inventaire, dans les caisses à outils préalablement nettoyées;

- les chaînes à neige feront l'objet d'un contrôle particulier: les chaînes défectueuses seront remplacées.

lampes de poche/boîtes de pansements/cartes routières

- Les lampes de poche avec leurs batteries, les boîtes de pansements ainsi que les cartes routières seront également rapportées au poste de reddition.

La troupe suivante touchera le véhicule à moteur dans l'état dans lequel vous l'avez restitué. La dissimulation de défauts peut entraîner des dommages importants ou des blessures.

3 Circulation militaire

3.1 Règles fondamentales

31 [1]La **LCR** et ses ordonnances d'exécution sont également applicables à la circulation militaire. Les exceptions et compléments qui prennent en compte les exigences militaires sont récapitulées dans OCM. Les prescriptions particulières les plus importantes pour la circulation militaire sont traitées dans les chiffres ci dessous.

La présente ordonnance s'applique:

a) aux chauffeurs et aux piétons qui sont engagés pendant le service militaire ou lors d'activités militaires hors du service;

b) au personnel militaire et aux enseignants spécialisés, qui conduisent des véhicules militaires durant leurs activités professionnelles;

c) aux véhicules ainsi qu'aux montures, aux bêtes de trait et de somme engagés à des fins militaires (OCM art. 2[1]).

[2]**Les infractions à la Loi fédérale sur la circulation routière et à ses ordonnances relèvent en principe du droit civil et sont traitées par les autorités judiciaires civiles.** La justice militaire, resp. les commandants de troupe pour les cas bénins, jugent les infractions au droit sur la circulation routière qui se produisent dans le cadre d'un exercice militaire ou lors de l'exécution d'une mission militaire. Ils sont également compétents lorsqu'un délit touchant à la circulation routière commis durant le service militaire est en rapport avec un acte répréhensible selon le code pénal militaire (par. ex. un accident de la circulation avec endommagement du véhicule à moteur militaire).

(Code pénal militaire Art. 3[1] – Sont soumis au droit pénal militaire les personnes astreintes au service militaire)

[3]Toute personne dont le permis de conduire civil a été retiré est également privée de l'autorisation de conduire des véhicules durant le service militaire. Si le retrait du permis a lieu pendant le service militaire, les conducteurs doivent l'annoncer sans délai au commandant de troupe.

Lorsqu'il y a motif à retirer un permis de conduire civil pendant le service militaire, le commandant de troupe, les organes de la police militaire ou de la justice militaire en informent l'OCRNA.

L'OCRNA informe les autorités administratives civiles compétentes du canton de domicile (OCM art. 37).

[4]Lorsqu'un accident a été causé intentionnellement ou suite à une négligence grave, la Confédération est en droit de faire valoir un droit de recours contre l'auteur du délit.

Utilisation des véhicules à moteur militaires

32 [1]Le chauffeur ne conduira des véhicules militaires que s'il a été habilité, expressément ou d'après les circonstances, à entreprendre une course.

[2]Les civils ne sont pas autorisés à prendre place à bord de véhicules militaires. Font exception les personnes civiles qui:

a) participent à un exercice militaire, à une activité de service de la troupe ou à des manifestations militaires hors du service;
b) doivent être transportées en qualité de visiteurs lors d'un exercice militaire, d'une journée de visite, d'une remise de drapeau ou d'étendard, d'une cérémonie de promotion ou d'une manifestation militaire hors du service;
c) assistent à des visites guidées militaires ou diovent être transportées dans le cadre d'engagements de la troupe autorisés;
d) doivent être transportées pour d'autres raisons inhérentes au service ou pour des raisons d'ordre militaire.

e) sont transportées en cas d'urgence ou pour porter secours (OCM art. 47).

Utilisation de véhicules à moteur civils à des fins privées

33 [1]L'utilisation de véhicules à moteur civils à des fins privées pendant le service militaire n'est autorisée que pour l'entrée au service, les congés et après le licenciement. Dans certains cas justifiés, le commandant peut accorder des dérogations (OCM art. 48).

[2]Les véhicules civils peuvent être parqués au lieu d'entrée en service, au lieu de service ou au lieu de licenciement seulement si le commandant de troupe désigne à cet effet des places particulières ou si le militaire s'est aménagé une possibilité de parquer sur un terrain privé.

[3]Sans autorisation, le déplacement de véhicules à moteur privés, du lieu d'entrée en service à l'emplacement de la troupe, pendant le service est interdit.

3.2 Autorisation de conduire militaire

34 [1]Toute personne qui conduit des véhicules militaires pendant le service militaire ou lors d'activités militaires hors du service doit être détentrice d'une autorisation de conduire militaire. Celle-ci fait partie intégrante du permis de conduire civil et n'est valable qu'avec ce dernier. Les restrictions civiles s'appliquent également au domaine militaire.

[2]Le personnel militaire et les enseignants spécialisés, qui conduisent des véhicules militaires durant leurs activités professionnelles, doivent être détenteurs:
a) d'un permis de conduire civil de la catégorie de permis correspondante; ou
b) d'un permis de conduire civil avec l'autorisation de conduire militaire correspondante.

[3]Une autorisation de conduire militaire n'est pas nécessaire:

a) pour le personnel militaire qui conduit des véhicules militaires avec un permis de conduire civil de la catégorie de permis correspondante pendant le service militaire ou lors de ses activités militaires hors du service;

b) pour les membres actifs de la police, des sapeurs-pompiers, des services sanitaires et de l'administration des douanes lorsqu'ils conduisent des véhicules militaires durant leurs activités hors du service avec un permis de conduire civil de la catégorie de permis correspondante (OCM art. 18).

[3]Le chauffeur ne conduira des véhicules militaires que s'il a été habilité, expressément ou d'après les circonstances, à entreprendre une course (OCM art. 46)

[4]Toute personne qui conduit des véhicules militaires munie d'une pièce visée aux al. 1 à 3 est habilitée à transporter des personnes et des marchandises, même si le permis de conduire civil n'englobe pas une telle autorisation.

35 Les conducteurs en possession de la **catégorie 930,** ont le droit de conduire des autocars, s'ils ont suivis l'introduction car. **Lorsque des personnes ne se trouvant pas en service de troupe soldé sont transportées, le conducteur doit être titulaire du permis de conduire civil de la cat D (autocar).**

36 [1]Les transports de personnes sont interdits lors de l'école de conduite et de l'instruction à la conduite jusqu'au moment où l'élève conducteur a atteint le niveau lui permettant de se présenter à l'examen. Ceci étant le cas, un expert de la circulation militaire de la catégorie correspondante peut inscrire l'autorisation pour le transport de personnes dans le contrôle de l'instruction.

[2]Avant la remise d'une autorisation de conduire, un certificat de **contrôle de l'instruction pour conducteurs de véhicules à moteur** est délivré aux conducteurs de véhicules militaires en lieu et place d'un permis d'élève conducteur (Formu-

laire 13.043 d/f/i/Art. OCM 20). Conjointement au permis de conduire civil, ce document autorise le militaire à conduire, durant l'instruction à la conduite, des véhicules à moteur à des fins de service. Le contrôle de l'instruction doit renseigner sur le niveau de l'instruction atteint et le temps passé dans ce but. Il doit constamment être tenu à jour.

3.3 Retrait de l'autorisation de conduire

37 [1]L'OCRNA retire au militaire l'autorisation de conduire militaire:

a) lorsque le permis de conduire civil lui a été retiré à plusieurs reprises ou définitivement;
b) lorsqu'il ne remplit plus les exigences imposées aux conducteurs de véhicules militaires;
c) lorsqu'il enfreint les prescriptions militaires relatives à la consommation d'alcool ou de stupéfiants;
d) lorsqu'il ne remplit plus les exigences ou les conditions préalables à l'octroi du permis de conduire civil ou de l'autorisation de conduire militaire;
e) lorsqu'il ne remplit plus les exigences médicales.

[2]L'autorisation de conduire militaire est retirée de manière définitive et pour toutes les catégories. Une restitution est exclue.

[3]Une plainte de service peut être déposée contre le retrait d'une autorisation de conduire (OCM art. 38).

Autorisation de conduire militaire à l'essai

[4]Le détenteur d'un permis de conduire civil à l'essai reçoit une autorisation de conduire militaire de même durée de validité que celle fixée par le droit civil.

[5]La prolongation de la validité du permis de conduire civil à l'essai s'applique aussi à l'autorisation de conduire militaire (OLM art 34).

3.4 Aptitude à conduire

38 [1]Toute personne qui conduit un véhicule pendant le service militaire ou lors d'activités militaires hors du service doit être apte à le conduire. Elle est tenue d'informer son supérieur de tout ce qui pourrait entraver ou rendre impossible la conduite du véhicule (OCM art. 60).

Il faut planifier suffisamment de pauses

Sur la base de la disposition figurant dans le règl 61.003, « Circulation et transport », chap 9.4.7, « Haltes », nous conseillons de manière explicite son application pour tous les conducteurs de véhicules, indépendamment du fait qu'ils effectuent un trajet à vide ou bien un transport avec un chargement (troupe ou marchandises).

Le conducteur d'un véhicule doit effectuer une pause de 30 minutes après une période de conduite ininterrompue d'environ 2,5 heures. Cette pause doit être prise en considération lors de la planification de dislocations ou de transports.

[2]Celui qui n'est pas apte n'est pas autorisé à conduire un véhicule à moteur. En particulier, l'état de santé actuel, les prescriptions relatives au temps de repos et d'engagement ainsi que les prescriptions relatives à la consommation d'alcool et de drogue sont déterminantes.

39 [1]En tant que conducteur de véhicule à moteur militaire, vous êtes soumis à une interdiction de consommer de l'alcool durant le temps de travail.

[2]La détention ainsi que la consommation de stupéfiants durant le temps de service sont strictement interdits.

Le temps de service comprend toute la durée d'un service militaire. Il commence avec le début du voyage d'entrée au service et se termine à la fin du voyage qui suit le licenciement (**Règlement de service de l'Armée suisse,** art. 47).

40 **[1]Toute personne qui sait ou qui, compte tenu des circonstances, peut savoir qu'elle devra conduire un véhicule à moteur durant un service militaire ou une activité militaire hors du service ne doit consommer aucune boisson alcoolisée pendant les six heures qui précèdent le début de la course.**

[2]Il ne doit en aucun cas conduire de véhicule s'il présente une alcoolémie de 0,10 ‰ ou plus ou s'il a, dans l'organisme, une quantité d'alcool correspondant à ce taux.

[3]Le conducteur est dans tous les cas réputé inapte à la conduite lorsqu'il a consommé des stupéfiants.

[4]Le chauffeur doit immédiatement annoncer au médecin de troupe toute consommation de médicaments ou d'autres substances susceptibles d'entraver l'aptitude à conduire, et informer son supérieur de la diminution de son aptitude à conduire. Dans ce cas, le conducteur n'est pas autorisé à prendre le volant (OCM art. 63).

3.5 Durée du temps de repos et du temps d'engagement

41 **Temps de repos et temps passé au volant**

[1]Toute personne qui conduit un véhicule pendant le service militaire doit à tout moment de cette activité avoir eu au moins six heures de repos consécutives dans les 24 heures qui précèdent.

[2]Lors d'exercices, le temps de repos peut être réparti sur plusieurs périodes. Dans ce cas, le temps de repos doit totaliser au moins huit heures. Il peut être réparti en blocs de quatre heures plus deux fois deux heures, en une fois cinq plus une fois trois heures, ou en deux blocs de quatre heures.

[3]Est considéré comme temps de repos:

a) le temps durant lequel le conducteur n’exerce aucune activité de service et durant lequel il a la possibilité de dormir;
b) les congés généraux (sans les trajets de l’aller et du retour).

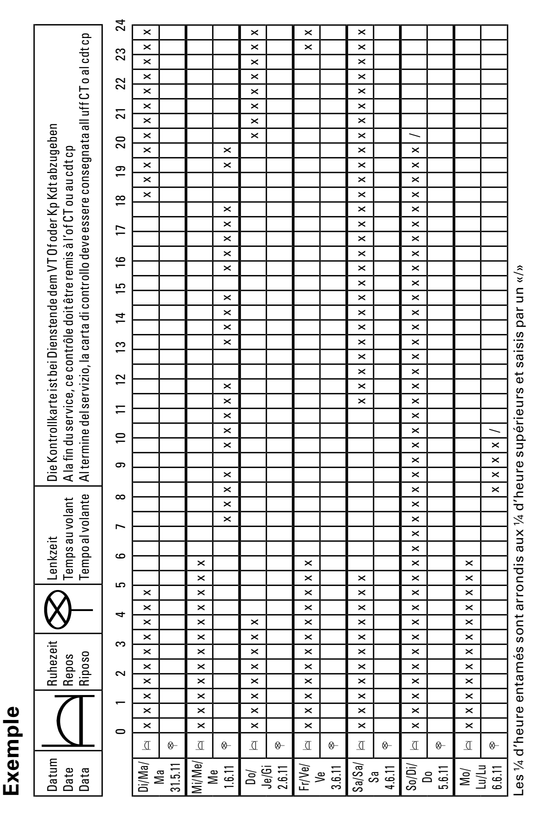
[4]Les pauses ordonnées pour les repas ne sont pas considérées comme du temps de repos.

[5]Le temps effectif de conduite ne doit pas dépasser dix heures sur une période de 24 heures (OCM art. 61).

42 Pour garantir le respect du temps de repos prescrit et de l’interdiction de consommer de l’alcool, il peut être ordonné aux conducteurs de véhicules à moteur, une entrée en service avancée (**Organisation des services d’instruction** 51.024/art. 23[4]).

43 Contrôle du temps d'engagement

Toute personne qui conduit un véhicule pendant le service militaire doit tenir un contrôle du temps d'engagement sur les 24 heures précédant la course et le porter sur elle.



Exemple

Datum Date Data	Ruhezeit Repos Riposo	Lenkzeit Temps au volant Tempo al volante	Die Kontrollkarte ist bei Dienstende dem VT Of oder Kp Kdt abzugeben A la fin du service, ce contrôle doit être remis à l'of CT ou au cdt cp Al termine del servizio, la carta di controllo deve essere consegnata all uff CT o al cdt cp

		0		1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		23	24
Di/Ma/ Ma 31.5.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																										x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Volant																																																
Mi/Me/ Me 1.6.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																				
	Volant															x	x	x	x		x	x	x	x	x			x	x	x	x		x	x	x	x	x			x	x								
Do/ Je/Gi 2.6.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x																																	x	x	x	x	x	x	x	x
	Volant																																																
Fr/Ve/ Ve 3.6.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																			x	x
	Volant																																																
Sa/Sa/ Sa 4.6.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Volant																																																
So/Di/ Do 5.6.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	/							
	Volant																																																
Mo/ Lu/Lu 6.6.11	Repos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																				
	Volant																	x	x	x	x	/																											

Les ¼ d'heure entamés sont arrondis aux ¼ d'heure supérieurs et saisis par un «/»

3.6 Vitesses

44 **Règle fondamentale (LCR, art. 32)**

La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité.

45 [1]Pour autant qu'aucune vitesse inférieure ne soit signalée et qu'aucune autre annotation ne figure dans le permis de circulation, ce sont les vitesses maximales civiles des catégories correspondantes qui sont applicables pour les véhicules à moteur militaires.

[2]Pour les véhicules à moteur militaires dont la vitesse maximale a dû être limitée pour des raisons techniques, d'exploitation ou militaires, la vitesse maximale sera inscrite dans le permis de circulation (par. ex. Puch max. 100 km/h). Aux remorques militaires, on a apposé une plaquette sur la paroi avant ou sur le timon qui renseigne quant aux véhicules tracteurs autorisés et aux vitesses maximales admises.

3.7 Autoroutes et semi-autoroutes

46 Seuls les véhicules automobiles (remorques) avec lesquels il est possible et permis de rouler à 80 km/h emprunteront les autoroutes et semi-autoroutes (OCR art. 35[1]).

47 [1]Ne peuvent circuler sur les autoroutes et les semi-autoroutes qu'avec l'autorisation de l'OCRNA:

a) les formations de plus de 30 voitures automobiles ou des fractions de formations qui se suivent à moins d'une heure et comprennent au total plus de 30 voitures automobiles;
b) les véhicules blindés à roues, les véhicules spéciaux et les transports exceptionnels qui dépassent les dimensions et poids mentionnés à l'art. 54.1 (voir chiffre 5).

[2]Les exercices de combat, le jalonnement, les défilés et la construction de lignes sont interdits sur les autoroutes et les semi-autoroutes (OCM art. 66).

3.8 Mesures de sécurité

48 [1]Le conducteur qui quitte son véhicule doit en arrêter le moteur. Avant de s'éloigner, il se garantira contre une mise en mouvement fortuite ou un usage illicite du véhicule (OCR art. 22[1]).

[2]Sur les véhicules à moteur isolés et non gardés, on retirera chaque fois les clés de contact et on fermera, autant que possible, les portes à clé. Si un véhicule à moteur ne pouvant être assuré contre le vol doit être garé à un endroit éloigné ou durant la nuit, on prendra des mesures supplémentaires (par. ex. enlever la clé du coupe batterie, surveiller, etc.).

Les arrêts de plein gré et le stationnement d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses sont interdits sur la voie publique sauf s'ils sont exigés par le transport même (chargement, déchargement, contrôle des véhicules ou du chargement, pauses prescrites par la loi, mauvaises conditions météorologiques). Le véhicule et son chargement doivent être surveillés en cas d'arrêts et de stationnements nécessaires. Au moins deux personnes doivent se trouver en permanence auprès d'unités de transport chargées de marchandises de la classe 1 (OCM Appendice 2/8401).

[3]Lors d'une course en formation ou à l'intérieur du parc de véhicules, il incombe au supérieur d'ordonner les mesures appropriées (exemple surveillance/garde).

[4]Les militaires travaillant sur la route doivent au minimum porter une veste lumineuse rétro-réfléchissante et deux jambières réfléchissantes. Les personnes chargées de la régulation de la circulation doivent en outre porter des gants blancs munis de manchettes et, de nuit, s'équiper d'une lampe-torche (OCM art. 73[2]).

[5]Lorsque les conditions de visibilité l'exigent (en particulier en cas de brouillard), les militaires qui se déplacent à pied sur

des routes publiques pendant les heures de travail doivent porter des guêtres réfléchissantes (OCM art. 72[1]).

49 [1]De jour, les véhicules à moteur militaires circulent avec les feux de croisement ou les feux de circulation diurne allumés.

[2]De nuit, les véhicules à moteur militaires ne peuvent circuler sans éclairage que dans les endroits interdits à la circulation civile et pour autant que toutes les mesures de sécurité nécessaires aient été prises (OCM art. 68/Mesures de securité voir chiffre 54).

50 [1]Les militaires portent:

a) sur les motocycles, le casque intégral militaire et l'équipement de protection pour motocyclistes;

b) sur les bicyclettes, le casque militaire pour cyclistes (OCM art. 70a[1]).

Afin d'améliorer l'identification, un gilet retro-réfléchissant devrait être porté, comme couche extérieure de l'équipement.

[2]Dans les véhicules à moteur, le conducteur du véhicule à moteur ne porte pas le casque.

51 Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dans tous les véhicules qui en sont équipés (OCM art. 70).

Vous devez agir dans ce sens face à vos passagers.

52 Le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation. Il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule. Il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite, notamment, ni par un appareil reproducteur de son, ni par un quelconque système d'information ou de communication (OCR art. 3[1]).

La conduite avec des objets d'équipement (selon documentation **Habillement et paquetages** 51.009 d/f/i) est autorisée,

mais ne doit en aucun cas s'avérer entravant ou handicapant. Lorsqu'ils conduisent des véhicules à moteur (excl. motocyclettes), les conducteurs enlèvent le harnais de base.

53 Lorsque le véhicule à moteur circule, les antennes doivent être haubanées de manière à ce que la hauteur totale du véhicule n'excède pas 4 m.

54 Conduite de véhicules avec masque de protection, lucarnes fermées, appareils de vision nocturnes ou lunettes à amplificateur de lumière. La conduite de véhicules par des personnes portant un masque de protection, avec les lucarnes fermées, avec des appareils de vision nocturne ou avec des lunettes à amplificateur de lumière n'est autorisée que sur des terrains d'exercice désignés à cet effet et barrés (dans le cadre de l'instruction). La troupe s'assure au moyen d'une signalisation et de plantons (plantons de circulation) qu'aucun véhicule civil et qu'aucune personne civile ne puisse y avoir accès (OCM art. 69).

55 Dans le cadre de l'instruction, la conduite de véhicules à moteur dans la circulation avec les bottes de protection NBC ou le masque de protection NBC est interdite. Cette formation à la conduite ne peut avoir lieu que sur route fermeé à la circulation.

La conduite de véhicules à moteur avec les gants de protection NBC y compris les gants d'exercice est autorisée.

En cas de menace de dissémination, **ou de dissémination de gaz de combat, on peut déroger à cette disposition (chiffres 54 et 55), s'il s'avère que la sécurité de la troupe le nécessite.**

56 Lors du franchissement des ponts militaires, vous devez vous conformer aux signes et aux instructions du commandant de pont.

3.9 Véhicules spéciaux et transports exceptionnels

57 [1]Les déplacements de véhicules blindés à roues et de véhicules militaires spéciaux ainsi que les transports exceptionnels en dehors des enceintes des casernes, des places d'exercice et de secteurs analogues sont possibles sans autorisation spéciale pour autant que les dimensions et poids suivants ne soient pas dépassés:

a) longueur de 30 m;
b) chargement en porte-à-faux de 3 m vers l'avant, mesuré à partir du centre du dispositif de direction ou de 5 m vers l'arrière, mesuré à partir du centre de l'essieu arrière ou du pivot des axes arrières;
c) largeur de 3 m;
d) chargement en porte-à-faux latéral de 15 cm sur chaque côté;
e) hauteur de 4 m;
f) poids effectif de 44 t;
g) charge par essieu de 12 t pour les essieux simples, de 20 t pour les essieux doubles et de 30 t pour les essieux triples.

[2]Une autorisation de l'OCRNA est requise lorsque les dimensions et le poids excèdent les limites définies dans l'al. 1. L'OCRNA consulte les autorités civiles compétentes et ordonne les conditions et les mesures de sécurité nécessaires. Les autorisations de longue durée doivent être limitées à 36 mois.

3.10 Construction de lignes de troupe

58 [1]Des passagers sont autorisés sur les marchepieds installés à cet effet à l'arrière du véhicule ou de la remorque durant l'engagement (construction de lignes); par contre cela n'est

pas autorisé pour le déplacement vers le secteur d'engagement. Si une remorque est attelée, aucun marchepied ne peut être installé sur le véhicule tracteur.

[2]Ils doivent être équipés selon chiffre 48[4].

[3]Pour autant que la vitesse de 30 km/h ne soit pas dépassée, pendant la construction de lignes, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) l'aide-chauffeur et les passagers du véhicule de construction de lignes de troupe, ainsi que les personnes se trouvant dans la remorque peuvent se tenir debout pour autant qu'ils puissent s'assurer;
b) au max. 4 personnes peuvent prendre place sur la remorque d'un véhicule de construction de lignes de troupe;
c) le feu d'avertissement jaune (feu tournant) doit être enclenché.

[4]Si lors de la construction de ligne la vitesse du pas n'est pas dépassée, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) on peut prendre place sur des marche-pieds spécialement installés à l'arrière du véhicule à moteur ou de la remorque. Avec la prudence qui s'impose, on peut également y monter et en descendre;
b) le côté gauche de la chaussée peut également être emprunté;
c) le trafic civil doit être averti à l'aide du feu d'avertissement jaune (feu tournant); si nécessaire il faut régler la circulation.

3.11 Feu orange de danger et dispositifs d'avertissement particuliers

59 [1]Le feu orange de danger doit être enclenché chaque fois que votre véhicule représente un danger spécial (particulier) et imprévisible pour les autres usagers de la route. En général, c'est le cas dans les situations suivantes:

a) lorsque, pour des raisons impératives, vous devez déroger à des règles de la circulation, à des signaux ainsi qu'à des marques (par exemple en circulant à gauche, etc);

b) lorsque vous devez circuler à l'allure du pas (par. ex. lors de la construction de lignes de troupe avec des véhicules à moteur);

c) durant le travail (par. ex. avec des véhicules à moteur servant au service d'hiver, au nettoyage de la route ou engagés dans la lutte contre une catastrophe);

d) accompagnement de véhicules blindés.

[2]L'utilisation inutile et abusive du feu orange de danger est interdite.

60 [1]En tant que conducteur d'un véhicule sanitaire, du service du feu ou de la police, vous ne devez utiliser les avertisseurs spéciaux (feu bleu et avertisseur à deux tons alternés) que pour des courses en cas d'engagement d'urgence.

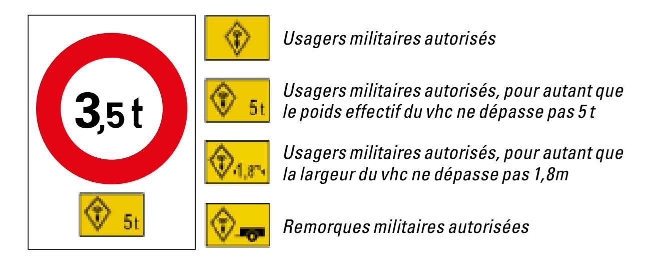
[2]Pour la conduite des véhicules à moteur militaires équipés d'un feu bleu et d'un avertisseur à deux tons alternés, seuls sont autorisés des conducteurs de véhicules à moteur qui ont été instruits sur de tels appareils (Documentation 61.203 dfi – **Usage du feu bleu et de l'avertisseur à deux tons alternés**).

4 Signalisation

4.1 Signaux routiers

61 Les signaux routiers et marquages civils sont en principe également valables pour les usagers militaires. Toutefois, dans certaines conditions bien déterminées, des dérogations à des interdictions et à des limitations civiles peuvent être autorisées.

Exceptions durables



Usagers militaires autorisés

Usagers militaires autorisés, pour autant que le poids effectif du vhc ne dépasse pas 5 t

Usagers militaires autorisés, pour autant que la largeur du vhc ne dépasse pas 1,8m

Remorques militaires autorisées

62 **Exceptions temporaires**

[1]Les officiers de la circulation et du transport, les commandants de troupe ou les chefs circulation et transport des formations d'application sont habilités à prendre des mesures de circulation valables pour une durée maximale de trente jours (mesures de circulation temporaires). Ces mesures sont toutefois exclues sur les autoroutes et les semi-autoroutes; sont également exclues les dérogations aux interdictions pour les véhicules soumis au régime de l'ADR/SDR (OCM art. 14[1]).

[2]On ne peut déroger à d'autres mesures de circulation signalées aussi longtemps que la circulation civile est autorisée à moins que la circulation ne soit réglée par un organe d'engagement. Vous êtes ainsi tenu de payer la taxe de stationne-

ment lorsqu'il y a un parcomètre et de mettre le disque de stationnement dans les zones bleues.

[3]Le signal civil de prescription «Largeur maximale 2,3 m» ne s'applique pas aux véhicules militaires (OCM art. 13[2]).

63 La signalisation routière militaire s'adresse à tous les conducteurs de véhicules équipés de plaques de contrôle militaires. Elle a la priorité sur la signalisation civile (OCM art. 17).

Elle n'est pas valable pour les usagers de la route civils (voir appendice 9)

4.2 Jalonnement

64 **Les panneaux indicateurs de direction militaires ne remplacent pas la carte mais sont simplement des moyens auxiliaires. Ils ne remplacent en aucun cas une donnée d'ordres claire.**

Il arrive que des panneaux indicateurs de direction militaires soient déplacés ou enlevés par des personnes non autorisées. Il est dès lors indispensable que tous les conducteurs connaissent la route prescrite et la destination de la course et qu'ils disposent des cartes nécessaires (en règle générale CN 1: 200 000) et un mémo. Malgré le jalonnement, les passagers doivent constamment comparer la route parcourue avec la carte. Dans le doute, le conducteur qui circule seul s'arrête pour consulter la carte (route libre).

Le service de jalonnement est en principe l'affaire de la troupe.

Si un conducteur militaire doit s'écarter de l'itinéraire ordonné, il faut engager, à l'endroit en question, un poste de déviation, un jalonneur de troupe ou un planton de circulation.

Lors de courses uniques, le conducteur de véhicule à moteur est responsable de respecter l'itinéraire et d'atteindre l'objectif à l'aide de la carte topographique et des panneaux indicateurs de direction civils.

4.3 Inscription des panneaux indicateurs de direction militaires

65 Les panneaux indicateurs de direction militaires sont marqués avec les lettres distinctives attribuées ou munis de symboles.

Pour procéder aux inscriptions, seule la peinture noire contenue dans l'assortiment et les chablons correspondants doivent être utilisés. Pour enlever la peinture, n'utiliser que du détersif de securité.

Les panneaux indicateurs de direction militaires doivent toujours être marqués des deux côtés de manière à ce qu'ils puissent servir aussi bien à gauche qu'à droite.



4.4 Pose des panneaux indicateurs de direction militaires

66 Les panneaux indicateurs de direction militaires sont toujours placés sur le bord droit de la chaussée, si possible à la hauteur des genoux, de façon à ce qu'ils puissent être vus à temps. Ils ne doivent pas être masqués par des obstacles. Il faut veiller à ce qu'ils résistent aux courants d'air provoqués par le passage des véhicules les plus volumineux, c'est pourquoi il est recommandé de les poser devant les balises, les indicateurs de direction avancés, etc.

Pour la pose, on utilise en principe les supports. Là où cela s'avère impossible, ou peu indiqué (jalonnement de lieux pour une longue durée), les panneaux indicateurs de direc-

tion militaires peuvent aussi être fixés avec des clous, de la ficelle ou du fil de fer aux poteaux, balises, clôtures, etc.

Lors de la pose des panneaux indicateurs de direction militaires près des signaux lumineux, il s'agit d'être particulièrement prudent, de façon à ne pas endommager les lignes électriques sous la chaussée (boucles d'induction).

Le martelage des support des panneaux indicateurs de direction militaires dans les joints de dilatation pour les ponts est interdite.

La pose de panneaux indicateurs de direction militaires sur les autoroutes et semi-autoroutes est interdite (selon OCM art. 66²). Ceci est valable jusqu'au signal «Fin de l'Autoroute» ou et «Fin de la Semi-Autoroute».

Un jalonnement existant pour une période prolongée doit être inspecté peu avant le passage des véhicules et doit, au besoin, être complété.

Les usagers de la route et les piétons ne doivent pas être entravés par le jalonnement, la pose et le ramassage des panneaux indicateurs de direction militaires.

5 Jalonneur de troupe

5.1 Engagement

67 Lors d'absence de soldats de circulation, la régulation de la circulation et le jalonnement incombent aux jalonneurs de troupe.

5.2 Instruction

68 Les jalonneurs de troupe doivent être constitués de soldats, qui en fonction de leur instruction, peuvent être libérés de leur tâche principale durant les déplacements. Dans les unités en tenant compte des futurs engagements, il est nécessaire d'instruire un nombre suffisant de jalonneurs de troupe.

En général l'instruction ou le perfectionnement ont lieu lors de chaque SP trp (service de perfectionnement de la troupe).

5.3 Equipement

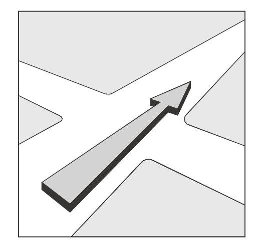
69 Voir chiffre 48[4]

5.4 Plan horaire

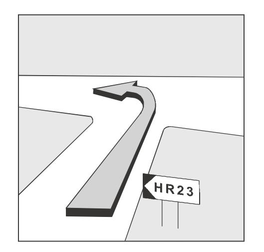
70 Lorsqu'ils sont bien instruits et entraînés, les jalonneurs de troupe doivent avoir, sur la troupe qui suit, une avance de 20 minutes plus 1 minute par kilomètre à jalonner. En terrain difficile, cette avance doit être augmentée de façon appropriée.

5.5 Principes pour la pose des panneaux indicateurs de direction militaires

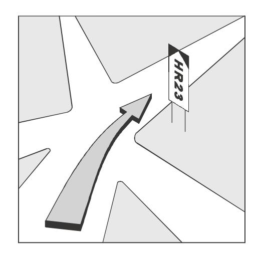
71 *S'il n'y a aucun panneau indicateur militaire de direction, avant ou après l'intersection, cela signifie qu'il faut poursuivre l'itinéraire dans la même direction ou sur la route de la même classe.*



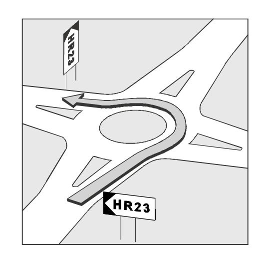
***Les changements** de direction sont annoncés par des panneaux indicateurs de direction militaires placés à env. 10 à 20 m et jusqu'à 100 m sur les routes où le trafic est rapide, avant l'intersection ou avant le début du tronçon servant à la présélection. Le conducteur doit disposer du temps suffisant pour changer de direction sans danger. Entre le panneau indicateur de direction militaire et le changement de direction, il ne doit se trouver aucune autre intersection.*



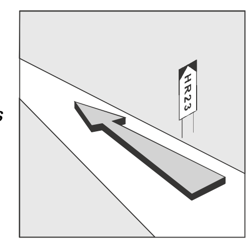
***Les carrefours** sont signalés de la même manière que les changements de direction, ou au moyen d'un panneau indicateur de direction militaire de quittance placé à environ 5 m après l'intersection.*



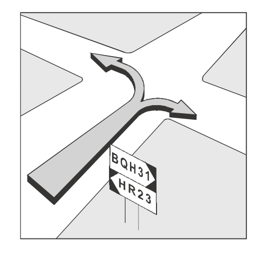
Avant le franchissement d'une ***intersection à sens giratoire obligatoire,*** *la direction de l'itinéraire doit être indiquée aussi exactement que possible. La sortie correcte doit être marquée à l'aide d'un panneau indicateur de direction militaire de quittance placé vers ou après la sortie du giratoire.*



Les panneaux indicateurs de direction militaires de quittance *confirment au conducteur du véhicule à moteur militaire qu'il se trouve bien sur l'itinéraire prévu. Sur de longs tronçons sans bifurcation, ils sont placés tous les 2 à 4 km.*



Plusieurs panneaux indicateurs de direction militaires *placés au même endroit, sont habituellement fixés les uns au-dessus des autres (au maximum deux panneaux) à l'aide de deux supports. S'ils sont placés isolément, ils ne doivent pas se recouvrir.*



5.6 Obstacles / fin de la signalisation / Exceptions

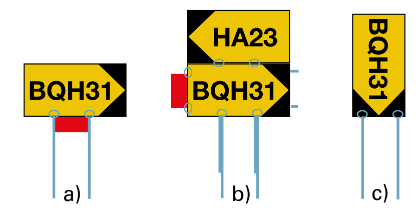
72 [1]Les obstacles situés sur l'itinéraire tels que toits saillants, chantiers,obstacles antichars, etc. sont signalés au moyen de plaquettes rouges réfléchissantes.

[2]Un panneau indicateur de direction militaire muni d'une plaquette rouge réfléchissante indique la **fin du jalonnement a).**

Fin du jalonement pour für BQH31 (pas pour HA23) **b).**

[3]Un panneau indicateur de direction militaire avec la pointe dirigée vers le bas signifie que le **but de la marche,** ou le **secteur est atteint c).**

[4]Au maximum 2 panneaux indicateurs de direction militaires peuvent être placés l'un sur l'autre; et chaque panneau indicateur de direction militaire nécessite un support.



73 Les mesures de circulation temporaires seront indiquées par la présence d'un **panneau indicateur de direction militaire de quittance auprès d'un signal de prescriptions civiles.**



5.7 Jalonnement lors de mouvements de formations de troupe

74 Lors de mouvements de plusieurs formations sur le même itinéraire, les panneaux indicateurs de direction militaires doivent porter les lettres distinctives des échelons de commandement supérieurs. Les formations subordonnées ne posent leurs panneaux indicateurs de direction militaires que lorsqu'elles quittent l'itinéraire commun.

6 Régulation de la circulation

6.1 Bases générales

75 [1]Lors d'absence de soldats de circulation, la régulation de la circulation incombe aux jalonneurs de troupe. Ce sont des militaires incorporés aux unités qui sont engagés dans leur 2ème fonction, pour la régulation de la circulation au sein de leur propre formation, et qui ont bénéficié d'une formation complémentaire en matière de circulation.

[2]Les soldats de la circulation règlent la circulation et mettent en place le jalonnement dans le cadre de la conduite de la circulation pour les propres formations ou d'autres formations.

[3]La régulation de la circulation par la troupe comprend également le trafic civil pendant la durée de l'opération concernée.

[4]Pour pouvoir régler la circulation à des fins d'instruction et aux carrefours pourvus de signaux lumineux, la troupe doit avoir l'accord de la police civile.

[5]Sur les autoroutes et semi-autoroutes, les organes militaires de la circulation ne peuvent pas être engagés, sauf en cas d'accidents.

[6]Les signes d'indication des organes militaires de la circulation ont un caractère obligatoire pour tous les usagers de la route.

6.2 Equipement

76 [1]Le paquetage de base de la tenue de combat 90 doit être porté sous le gilet de sécurité.

[3]Le fusil d'assaut 90 doit être porté dans le dos, dans les activités destinées à régler la circulation, pour autant que l'engagement doive s'accomplir avec une arme. Les engagements au profit de manifestations civiles ont lieu sans arme.

6.3 Signes distinctifs des plantons

77 Lors de la régulation de la circulation, les jalonneurs de troupe portent le matériel de l'assortiment de balisage. Les soldats de la circulation portent l'équipement spécifique selon la documentation 61.026 «Le soldat de la circulation».

6.4 Signes distinctifs particuliers

78 La troupe doit mettre en place le signal «Autres dangers» ou d'autres moyens appropriés lorsque ses actions se déroulent dans le périmètre de la chaussée et lorsque les conditions de circulation ou météorologiques l'exigent (p. ex. planton).

Les personnes chargées de la régulation de la circulation doivent obligatoirement, sur les routes de 1ère classe ou supérieure, être signalées par des avertisseurs Triopan (signal pliant type 90, réfléchissant); en outre, de nuit et par mauvaise visibilité, des feux clignotants doivent être mis en place (OCM art. 9[2]).



6.5 Manière de donner les signes de régulation avec une torche

79 La lampe torche (avec embout rouge) est utilisée comme suit:

- engagement dans la nuit ou par mauvaise visibilité, comme lors de brouillard, d'obscurité, etc.;
- signes (stop/exceptionnellement, libérer la circulation, resp. indiquer la direction.

[1]Dans de mauvaises conditions de visibilité, l'aide chauffeur doit être équipé d'une source de lumière, par exemple une lampe de poche, pour faire les signer de manœuvre.

[2]Lors d'un déplacement de char, l'autorisation de dépasser celui ci est donner par une lampe de torche de lumière verte ou rouge pour l'interdiction de dépasser.

6.6 Signaux des plantons

6.6.1 Halte

80



Le bras gauche tendu vers le haut: arrêt avant l’intersection pour toutes les directions.



Signe pour piétons:
bras droit à la hauteur des hanches, mouvements de gauche à droite.



Les deux bras tendus de chaque côté: arrêt du trafic venant de derrière et de devant.

6.6.2 Route libre

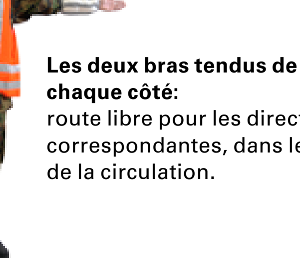
81



Mouvements de gauche à droite: route libre pour la direction correspondante.



Mouvements de droite à gauche: route libre pour la direction correspondante.



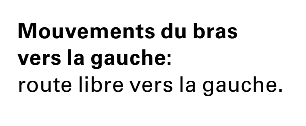
Les deux bras tendus de chaque côté:
route libre pour les directions correspondantes, dans le flot de la circulation.

6.6.3 Obliquer à gauche devant le planton

82 (épaule gauche tournée vers celui qui bifurque à gauche)



Les deux bras tendus formant un angle de 90°:
arrêt du trafic venant de derrière et de droite.



Mouvements du bras vers la gauche:
route libre vers la gauche.



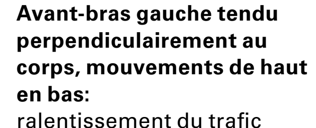
Mouvements du bras d’avant en arrière:
route libre tout droit et vers la droite.

6.6.4 Ralentissement de la vitesse

83 (mouvement de l'avant-bras de haut en bas)



Avant-bras gauche tendu de côté:
ralentissement du trafic venant de l'avant.



Avant-bras gauche tendu perpendiculairement au corps, mouvements de haut en bas:
ralentissement du trafic venant de gauche.





Avant-bras droit tendu perpendiculairement au corps, mouvements de haut en bas:
ralentissement du trafic venant de droite.

6.7 Manière de donner les signaux de régulation lors de manœuvres avec des véhicules à moteur militaires

6.7.1 Marche avant et marche arrière

84 (Contact visuel entre le conducteur du véhicule à moteur militaire et l'aide chauffeur)



Un mouvement unique des avant-bras (paume des mains vers le haut) de l'horizontale jusqu'au dessus des épaules:
Rouler dans la direction indiquée.

Un mouvement unique des avant-bras (paume des mains face au véhicule) de la position basse jusqu'au maximum à l'horizontale:
Rouler dans la direction indiquée.

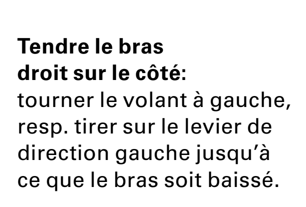


6.7.2 Changement de direction

85



Tendre le bras gauche sur le côté:
tourner le volant à droite, resp. tirer sur le levier de direction droit jusqu’à ce que le bras soit baissé.



Tendre le bras droit sur le côté:
tourner le volant à gauche, resp. tirer sur le levier de direction gauche jusqu’à ce que le bras soit baissé.

6.7.3 Stopper

86





Tendre les mains de côté (paume des mains vers l’intérieur): indication de la distance par un lent rapprochement des mains. Au lieu d’un rapprochement horizontal des mains, un rapprochement vertical est aussi possible.





Mains serrées: Halte (Stop).

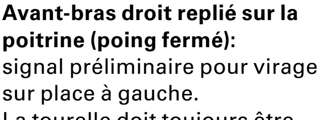
6.8 Indications supplémentaires pour manœuvrer avec des véhicules à chenilles

6.8.1 Signes préliminaires pour effectuer un virage sur place

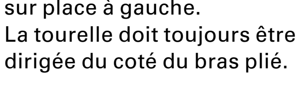
87



Avant-bras gauche replié sur la poitrine (poing fermé):
signal préliminaire pour virage sur place à droite.
La tourelle doit toujours être dirigée du coté du bras plié.



Avant-bras droit replié sur la poitrine (poing fermé):
signal préliminaire pour virage sur place à gauche.



La tourelle doit toujours être dirigée du coté du bras plié.



6.8.2 Virage sur place

88



Tendre le bras gauche de côté poing fermé:
virer sur place à droite
actionner le levier de virage sur place jusqu'à ce que le bras soit baissé.

Tendre le bras droit de côté poing fermé:
virer sur place à gauche
actionner le levier de virage sur place jusqu'à ce que le bras soit baissé.



7 Technique de la conduite

7.1 Technique générale

89 [1]Le titulaire d'une autorisation de conduire militaire est autorisé à conduire les types de véhicules des catégories inscrites dans celle-ci (voir appendice 8). Cependant, cela signifie, pour beaucoup, la conduite de véhicules à moteur avec lesquels ils n'ont pas circulé depuis un temps plus ou moins long. Celui qui a bénéficié en son temps d'une instruction de base ou qui est au bénéfice d'une bonne pratique de la conduite sera toutefois en situation de s'adapter à un véhicule qui lui est peu connu. A cet effet, un cours préparatoire (repetitorium) a lieu au début de chaque service. Celui-ci n'est cependant pas garant d'une maîtrise suffisante du véhicule à moteur. Pour y parvenir, le conducteur a besoin d'une pratique de la conduite suffisamment longue. C'est dès lors un devoir, en tant que conducteur d'un véhicule à moteur, de circuler avec prudence et modération.

Celui qui, au service militaire, est amené à conduire un type de véhicule entrant dans la catégorie d'autorisation de conduire qu'il possède mais qu'il ne connaît pas encore, doit dans tous les cas suivre une introduction.

90 En cherchant assez tôt à prévoir l'évolution du trafic, vous pouvez gagner du temps pour adapter votre manière de conduire aux circonstances et pour prévenir les dangers. Le principe selon lequel il faut conduire avec prévoyance est l'aide la plus efficace pour la conduite de véhicules à moteur auxquels le conducteur est peu habitué.

N'oubliez jamais le principe: «L'interdit jamais, l'obligation toujours, renoncer à ce qui est permis, quelquefois».

91 Principales règles pour une conduite sûre:
- maintenir les distances;
- créer la distance;
- réfléchir avant de manœuvrer;

- indiquer ses intentions;
- tolérer les erreurs des autres;
- conduire avec égards;
- se rendre bien visible;
- s’attendre à l’imprévu;
- connaître ses limites;
- se constituer des réserves.

7.1.1 Arrêter et assurer

92 [1]Le conducteur qui veut s’arrêter tiendra compte du reste du trafic, en particulier des véhicules à moteur militaires qui le suivent.

[2]Les véhicules à moteur militaires ne doivent pas être arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient entraver la circulation ou la mettre en danger.

[3]A la montée et à la descente, les véhicules à moteur militaires lourds et leurs remorques doivent être assurés au moyen de cales d’arrêt.

[4]Dans des conditions de route particulièrement mauvaises, les véhicules à moteur peuvent en plus être assurés par le braquage des roues. Le braquage des roues n’est indiqué que là où, en reculant, une roue avant peut être dirigée vers un obstacle efficace et très proche.





7.2 Conduite avec la traction sur toutes les roues (sans le rapport tout-terrain)

93 [1]Le conducteur du véhicule à moteur doit sans cesse apprécier l'état de la surface de la chaussée et, lorsque cela s'avère nécessaire, enclencher ou déclencher la traction sur toutes les roues. Cela est spécialement le cas sur des routes non goudronnées ainsi qu'en présence de neige ou de verglas. Le fait d'enclencher la traction sur toutes les roues améliore la stabilité de la direction du véhicule à moteur. Beaucoup de véhicules à moteur militaires disposent d'une traction intégrale permanente, de telle manière qu'un enclenchement ou déclenchement manuel n'est pas nécessaire.

[2]Dans le manuel d'utilisation, vous trouvez des indications axées sur la pratique, et spécifiques au véhicule, contribuant à une conduite sûre.

[3]En tout-terrain, sélectionner également un rapport de vitesse approprié aux conditions rencontrées (côte, pente, nature du terrain, etc.).

[4]Lorsque les blocages de différentiel sont commutés, les caractéristiques de conduite changent (en tournant, la résistance de direction etc.).

7.3 Conduite sur la neige et sur la glace

94 Lorsqu'il y a de la neige et de la glace, il est très difficile, et pourtant essentiel, d'adapter la vitesse aux conditions de la route. Le conducteur prévoyant tient toujours compte du fait que les freins peuvent devenir presque complètement inefficaces. Il circule dès lors avec prudence et conduit avec souplesse. Pour empêcher les roues de patiner, il accélère doucement, engage à temps la traction sur toutes les roues et choisit le rapport de vitesses le plus élevé possible.

95 L'équipement de secours doit être tenu à portée de main. Le sable, le gravier et le sel peuvent être de bonnes aides dans les endroits difficiles.

Lors de conditions hivernales précaires, des chaînes à neiges supplementaires devront être touchées.

Chaînes à neige – voir également les chiffres 20/21.

96 Sur les véhicule sans ABS, lâcher, réduire la pression du frein au moment que les roues se bloquent. Sur un véhicule avec ABS les limites physiques sont identiques comme sur un véhicule sans ABS.

L'avantage de l'ABS c'est que pendant un freinage d'urgence le véhicule reste maniable, tant qu'on respecte les règle physique.

Lors du freinage avec ABS, un enfoncement (par exemple neige) est évité. Cet effet contribue, alors, à une distance de freinage considérablement plus longue. Ce phénomène est encore augmenté lorsqu'une remorque non freinée, ou bien équipée d'un frein de poussée est attelée à ce véhicule.

7.4 Conduite dans le terrain

97 [1]Règle fondamentale:

Reconnaître les obstacles et les contourner.

[2]En premier lieu, reconnaître et apprécier, si possible à pied, le terrain en détail. Les fossés, trous, inégalités du sol, marais, marécages et bourbiers peuvent présenter des dangers, car ils sont souvent recouverts d'herbe ou d'arbrisseaux.

[3]La trajectoire appropriée est déterminée en évitant autant que possible les obstacles. Elle sera signalée dans le terrain à l'aide de moyens appropriés tels que par. ex. des fanions ou des bandes de minage (bande de traçage).

[4]En règle générale, avant de s’engager sur le terrain, il faut enclencher la traction sur toutes les roues, la vitesse tout terrain et, si nécessaire, le blocage du différentiel. Selon les circonstances, les chaînes à neige peuvent s’avérer indispensables. Elles représentent le meilleur auxiliaire sur un sol humide ou pour traverser des marais. Leur montage est plus facile lorsque le sol est sec, que les roues sont propres et avant que le véhicule à moteur soit embourbé.

Règle de sécurité: ne jamais tenir le volant avec les pouces à l’intérieur. Car toute inégalité du sol peut provoquer une rotation violente du volant, ce qui pourrait engendrer des contusions voire des fractures de la main.

[5]Si le véhicule à moteur est embourbé:

- ressortir en marche arrière en empruntant la même trace;
- si cela est possible, dégager les obstacles;
- si le vehicule n’avance plus, ne pas faire patiner les roues. Elles pourraient s’enfoncer et le véhicule pourrait glisser latéralement;
- si le sol est très meuble, réduire la pression des pneus. Celle ci doit cependant être rétablie aussitôt après;
- les bandes de roulement des pneus embourbés doivent être nettoyées;
- Bois, planches, cordes ou autres matériels peuvent être mis sous la roue pour améliorer l’adhérence des roues.

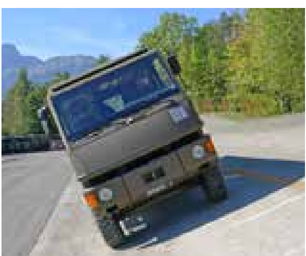
[6]Pour éviter des dégâts au divers types de véhicules, ils est impératif de consulter le manuel d’utilisation. Une conduite respectueuse avec une vitesse adaptés (lente) est à adopter pour éviter la surcharge du châssis et des boites de transmission. Il faut rouler avec un régime régulier et pas trop élevé.

L’enclenchement préalable de la réduction permet de rouler à une vitesse et un régime optimaux.

[7]Les pentes doivent être franchies autant que possible dans le sens de la pente. Le centre de gravité très élevé de presque tous les véhicules à moteur tout terrain augmente le risque de capotage. Il en va de même des véhicules dont le chargement est mal réparti ou mal assuré. Tenez aussi compte du fait que des véhicules à moteur chargés ont un centre de gravité plus élevé.

Une prudence particulière est de mise, lors du transport de marchandises liquides en véhicules citernes/conteneurs citernes, citernes de chantiers et les petites citernes des forces aériennes.





[8]Pour des raisons de sécurité, à la descente, on renoncera le plus possible aux manipulations telles que changement de vitesse, débrayage ou freinage. Le glissement dans le sens de marche peut être réduit en mettant des gaz; ainsi, les roues ont à nouveau de l’adhérence et le véhicule redevient contrôlable.

[9]Pour franchir une côte, on engagera la vitesse qui permet de gravir, sans s’arrêter, le tronçon le plus escarpé.

En cas d'échec de la montée d'une pente.

10 Boîte manuelle:

- immobiliser le véhicule à moteur avec le frein à pied; le moteur va caler, tirer le frein de stationnement;
- passer la marche arrière (rapport court);
- éloigner les pieds de la pédale des gaz et de l'embrayage et desserrer prudemment le frein de stationnement et ensuite également le frein à pied;
- actionner le démarreur;
- laisser le véhicule à moteur redescendre la pente sans actionner la pédale des gaz, de frein ou de l'embrayage;
- observer le déroulement de la course dans les rétroviseurs extérieurs.

11 Avec une boîte de vitesses automatique:

- immobiliser le véhicule à moteur avec le frein à pied;
- levier des vitesses automatiques sur «R»;
- desserrer le frein à pied;
- laisser le véhicule à moteur redescendre la pente sans actionner la pédale des gaz, engager le frein à pied de manière dosée;
- observer l'évolution de la course dans les rétroviseurs extérieurs.

12 Après un parcours dans le terrain, les véhicules à moteur doivent être nettoyés pour qu'ils ne salissent pas la chaussée. Si ce n'est pas possible, il faut nettoyer la chaussée après utilisation.

13 Le blocage du différentiel doit absolument être déclenché après avoir atteint la chaussée. On déclenchera également la traction intégrale et la vitesse tout terrain selon les besoins.

[14]Les travaux de maintenance sur les véhicules à moteur, après leur utilisation dans le terrain ont lieu conformément au chiffre 12 et 97[12]. On renoncera, dans la mesure du possible, au franchissement de cours d'eau (passage à gué).

7.5 Conduite avec remorques et canons

98 [1]Les remorques ne peuvent être attelées qu'à des véhicules tracteurs bien déterminés. Avant l'accouplage, contrôlez le permis de circulation et les éventuelles conditions y figurant. Les remorques militaires sont équipées d'un coffret spécial contenant le permis de circulation respectif ainsi que certains documents complémentaires. **Les trains routiers à plus d'une remorque sont exclusivement autorisés par l'OCRNA** (OCM art. 52[1]).

[2]Les remorques équipées d'un dispositif d'éclairage électrique ou d'un frein continu (freins CH ou UE) ne peuvent être tirées que par des véhicules tracteurs pourvus de dispositifs correspondants. L'éclairage des remorques et des véhicules tracteurs doit être simultané. Prendre garde aux diverses connexions.

[3]Les véhicules à moteur militaires mentionnés ci-après ne peuvent tirer aucune remorque:

- motocyclettes;
- camions grues «Gottwald»;
- véhicules à chenilles;
- véhicules à chenilles de transport;
- véhicules blindés à roues.

[4]Pour les transports de personnes sur les remorques, voir le chiffre 105.

[5]Votre responsabilité en tant que conducteur de véhicules à moteur s'étend également à la remorque. Il importe de

contrôler la sécurité d'exploitation de la remorque (pneus, réglage du timon, installation de freinage, éclairage, etc.) ainsi que son chargement (état et fixation) avant la course.

[6]**Attention – le centre de gravité d'une remorque doit être pris en compte. Il peut être plus haut que celui du véhicule tracteur. Cette situation n'est pas ou pratiquement pas perceptible par le chauffeur.**

[7]Aux remorques équipées d'un frein de poussée, accrocher la corde de sécurité au véhicule tracteur, si elle existe.

99 [1]En outre, il y a lieu pendant la course et suivant le type de remorque et le système de freinage, de veiller aux particularités suivantes:

- longueur du train routier;
- braquage de la remorque (écarts par rapport à la trace du véhicule tracteur);
- possibilités de manœuvrer considérablement restreintes;
- vitesses réduites;
- possibilités de démarrage et d'accélération réduites;
- modification possible de la distance d'arrêt avec les remorques équipées d'un frein continu;
- distance d'arrêt plus longue avec les remorques non équipées d'un frein continu;
- poids effectifs accrus;
- restrictions concernant l'utilisation du réseau routier (interdiction pour les remorques, limitations de poids);
- force d'inertie accrue à la descente.

[2]Lors de conduite avec une remorque, l'enclenchement des quatre roues motrice peut être favorable à la traction. Sur

route mouillée, glissante ou en montée le 4 x 4 peut être enclencher (**Attention** de ne pas enclencher les blocage de différentiel).

[3]Lors de manœuvres avec la remorque, il faut recourir, à chaque fois que c'est possible, à une tierce personne. Le cas échéant, il faut avoir la vue d'ensemble sur le champ de mouvement de la combinaison du véhicule et de sa remorque. Il est en outre possible d'atteler la remorque à l'avant. Lors de marches arrière avec des remorques équipées de freins de poussée, il faut impérativement déclencher le frein de poussée, en enclenchant le blocage de marche arrière. Lors de la marche avant, le blocage doit être à nouveau déverrouillé de manière correspondante (Documentation 61.205 dfi – **Remorque 87**/Chiffre 2.3).

ATTENTION – Globalement, il est interdit de déplacer des remorques à la main. Certaines exceptions sont mentionnées dans les documentations relatives aux différentes remorques.

[4]Il s'agit de prêter une attention toute particulière aux remorques étant plus étroites que le véhicule tracteur. De plus, l'angle entre le véhicule tracteur et la remorque est souvent mal estimé. Si vous n'êtes pas sûr, arrêtez-vous, descendez du véhicule à moteur, et appréciez la situation entre le véhicule tracteur et la remorque.

7.6 Conduite économique avec les véhicules à moteur

100 En plus d'une organisation rationnelle des transports, plusieurs autres facteurs tels que les conditions atmosphériques, la topographie, l'état des routes, la construction et l'équipement des véhicules, ont une influence sur la consommation de carburant des véhicules à moteur. Le facteur le plus important reste cependant le conducteur. En tant que

conducteur d'un véhicule à moteur, vous pouvez fortement réduire la consommation de carburant et les nuisances pour l'environnement, par un mode de conduite correspondant. Les principales mesures à respecter sont les suivantes:

- rouler avec le rapport de vitesse le plus haut possible;
- éviter le plus possible de rouler «pleins gaz» (accélération maximale ¾);
- circuler de manière prévoyante et régulière;
- arrêter le moteur, également lors de courtes haltes;
- ne pas appuyer sur la pédale des gaz, lors du démarrage du moteur;
- contrôler régulièrement la pression des pneumatiques (également sur les remorques);
- éviter les charges inutiles;
- vérifier la fermeture des bâches.

Par une application conséquente de ces divers points, vous contribuez également à la protection de l'environnement et vous aidez à réduire des dépenses. Un mode d'utilisation économique des carburants vous permet, également dans des conditions d'approvisionnement difficiles, d'effectuer un maximum de prestations de transport avec un minimum de carburant.

8 Transports

8.1 Transports de personnes

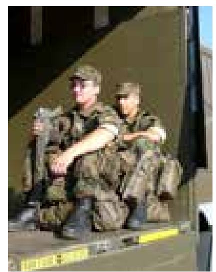
Pour le transport de personnes sur des véhicules à moteur, les règles suivantes sont applicables:

101 [1]Des personnes ne peuvent être transportées sur les ponts de véhicules à moteur militaires que si ces derniers sont équipés de parois latérales suffisamment hautes. Il est interdit de rester debout, de se pencher hors du véhicule et de s'asseoir sur les parois latérales ou arrières. Elles s'asseyent en colonnes par 4, à partir de la paroi frontale. Une aération suffisante doit être assurée.

[2]Le transport de personnes **est interdit** sur les ponts de véhicules militaires munis de plates-formes élévatrices ou de superstructures interchangeables mobiles (OCM art. 50[2]).

[3]Les transport de personnes sur un pont fermé et non assez aéré sur un camion est interdit.

[4]En l'absence de bancs, charger les paquetages et le matériel de manière à ce qu'ils constituent des sièges pour la troupe. Les personnes assises tiennent le fusil d'assaut entre les genoux (le canon du F ass dirigé vers le bas). Ces personnes ne doivent pas être mises en danger par les objets transportés.



102 [1]Pour éviter une intoxication par les gaz d'échappement, il faut veiller à une bonne aération de la surface de chargement:

- aération artificielle par ventilateur lors de baches fermées;
- ouvrir les fenêtres et les bâches entre la cabine et le pont de chargement. Aération naturelle ou artificielle (avec le ventilateur);
- en relevant les bâches (enrouler les bâches contre le haut – côté opposé à la circulation et vers l'arrière);
- **les gaz d'échappement sont nuisibles pour la santé!** Eviter des longs tunnels et planifier le trajet de manière optimale pour la troupe.







[2]La conduite sans bâches est autorisée, néanmoins le chiffre 101[1] doit être respecté.

103 [1]Un **chef de véhicule** (aide conducteur) doit être désigné pour chaque véhicule à moteur militaire. Ses tâches sont les suivantes:

- il est chargé de veiller à ce que l'itinéraire ordonné soit respecté et que le but soit atteint , même en cas de panne du véhicule à moteur;
- il doit faire les signes requis lors de manoeuvres effectuées avec le véhicule à moteur;
- il doit assurer le service de guet aérien, à s'assurer que la route ne soit pas encombrée;

- lors de l'arrêt du véhicule à moteur, il informe les chefs des véhicule à moteur suivants, des haltes et incidents impromptus;
- il prend les mesures qui s'imposent, en cas d'action ennemie ou de panne du véhicule.

Le chauffeur, ou une personne désignée par celui-ci, est responsable du transport et du comportement de la troupe.

[2]Dans et sur les véhicules à moteur militaires, il est interdit de fumer. Le chef de véhicule est responsable pour la mise en application (Documentation sur les stupéfiants 51.029 dfi art. 3.4).

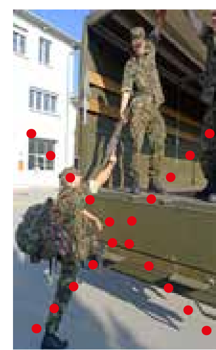
[3]La consommation d'aliments et de boissons dans les véhicules à moteur militaires est autorisée. Le chef de véhicule règle les détails. Pour les conducteurs de véhicules à moteur militaires, le chiffre 52 de cette documentation est applicable.

104 [1]Avant de procéder au chargement de personnes, la troupe est mise en colonne par deux en dehors de la chaussée.

Les deux premières personnes déposent arme et paquetage, montent sur le pont du véhicule et aident les camarades suivants à monter. Le conducteur du véhicule à moteur et son aide ferment la porte arrière du pont dès la fin du chargement.







[2]Avant de décharger la troupe, le conducteur du véhicule à moteur et son aide ouvrent la porte arrière du pont. Une des deux personnes se place derrière le véhicule à moteur, au centre. Les autres quittent le pont de chargement, deux par deux, en prenant appui sur l'épaule de la personne placée derrière le véhicule.







[3]Le conducteur du véhicule à moteur répond de l’ouverture et de la fermeture correcte de la paroi arrière du pont de chargement.

105 Il est en principe interdit de transporter des personnes sur des remorques. Exceptions:

- sur et dans des remorques le personnel pour la construction de lignes de troupe peut prendre place (voir chiffre 58). Le transport des personnes chargées de desservir des appareils de transmission spéciaux ou appareils similaires est également admis.

8.2 Transports de choses/Charger correctement

106 **Règle fondamentale (LCR, art. 30²)**

Les véhicules ne doivent pas être surchargés. Le chargement doit être disposé de telle manière qu'il ne mette en danger ni ne gène personne et qu'il ne puisse tomber. Tout chargement qui dépasse le véhicule doit être signalé, de jour et de nuit, d'une façon particulièrement visible.

Attention –

- la sécurité pour tous – prévenir les dégâts – votre responsabilité;
- chaque chargement doit être arrimé. Son poids est déterminant pour les forces d'arrimage;
- chargement glissant = énergie;
- choix du véhicule à moteur/moyens de transport;
- centre de gravité du chargement;
- répartition du chargement.

[1]Le poids de la marchandise est déterminant. Un matériel de peu de volume peut présenter un poids élevé. Par exemple, cinq tonnes de munitions n'occupent qu'une partie de la surface de chargement d'un camion. On ne doit cependant pas charger le véhicule au delà de la charge utile autorisée. Les indications concernant la charge utile et la charge remorquée selon le permis de circulation doivent obligatoirement être respectées. C'est uniquement au conducteur de véhicules à moteur qu'il incombe de prendre cette précaution.

[2]Lorsqu'on répartit les marchandises sur le pont de chargement d'un véhicule, il faut veiller à ce que les marchandises les plus lourdes soient chargées directement sur le pont et les plus légères au dessus des plus lourdes. Si le poids du chargement est bien réparti (charge par essieu ou/et du plan

de répartition du chargement), les particularités de marche des véhicules à moteur ne sont que peu modifiées.

3Le chargement doit être chargé et arrimé de manière à ne mettre personne en danger et de manière à ce qu'il ne puisse ni se renverser, se déplacer ou tomber. Il ne doit pas dépasser latéralement du véhicule à moteur. Lors du transport de marchandises indivisibles, le chargement peut latéralement dépasser le pont. Si latéralement il ne dépasse pas de plus de 15 cm, aucune autorisation spéciale n'est nécessaire (voir chiffre 57). Cela est également valable pour les chargements qui dépassent de 3 m au plus vers l'avant, à compter du milieu du dispositif de direction, respectivement de 5 m au plus vers l'arrière du véhicule, à compter du milieu de l'axe arrière ou du point d'appui des axes arrière. Les objets dépassant de plus de 1 mètre la superstructure du véhicule doivent être munis d'un signal de pyramide, etc., dont la surface de projection, dans l'axe longitudinal du véhicule, sera de 1000 cm^2 environ; ce signal doit présenter des raies rouges et blanches de 10 cm de largeur environ et être muni de catadioptres ou d'un revêtement rétro-réfléchissant. De nuit ou lorsque les conditions atmosphériques l'exigent, ces fanions ou panneaux doivent être éclairés ou complétés par des feux de gabarit.

4Lorsqu'un véhicule à moteur doit transporter, en plus des marchandises, un détachement de chargement, les personnes prendront toujours place derrière le chargement, dans le sens de la marche. Dans ce cas, les marchandises doivent être spécialement assurées (les moyens auxiliaires éventuels doivent être requis auprès de la place de chargement).

5La documentation 61.009.01 d/f/i – **Transport de marchandises dangereuses** – représente la base pour le transport de marchandises dangereuses.

9 Comportement tactique

9.1 Pendant la marche

107 [1]En principe, les mouvements se déroulent en course isolée. Ce genre de mouvement permet, dans des conditions normales, une insertion immédiate dans le trafic existant; la circulation civile n'est, de ce fait, que peu perturbée.

[2]Les courses en formation sont indiquées lorsque la situation tactique l'exige ou lorsque l'arrivée simultanée d'une formation compacte sur le nouvel emplacement est importante pour le déroulement ultérieur de l'engagement.

[3]Pendant la marche, la longueur des colonnes de véhicules doit varier pour s'adapter constamment aux conditions de la route et à la vitesse de marche des véhicules. Les distances entre les véhicules doivent varier en proportion des différences de vitesse. Le fait d'adapter la vitesse de marche aux véhicules à moteur qui suivent, aux fins de ne pas désarticuler une colonne, est inadmissible (excepté pour les véhicules à chenilles).

[4]Lorsque vous circulez en colonne, vous devez respecter une distance minimale de deux secondes par rapport au véhicule à moteur qui vous précède.

La distance entre les véhicules militaires doit être de 50 m au moins en dehors des localités (OCM art. 67[1]).

La distance entre les véhicules à chenilles doit être d'au moins 50 m durant la course, sauf lors d'exercices tactiques dans le terrain (OCM art. 57[2]).

[5]On peut ordonner une distance entre les véhicules supérieure à deux secondes, pour des raisons techniques ou tactiques.

[6]Devant des passages à niveau fermés ou des signalisations lumineuses au rouge, on serre les véhicules les uns derrière les autres pour autant qu'aucun autre ordre oral n'ait été donné.

9.1.1 Discipline dans les colonnes

108 [1]Les colonnes en mouvement ne se dépassent pas. Lorsque les conditions de la route et de la circulation le permettent, les véhicules de commandement et les motocyclettes peuvent dépasser une colonne en marche.

[2]Lors d'embouteillages, la chaussée doit, si possible, être dégagée. Il importe d'inciter les conducteurs des véhicules à moteur qui suivent de s'arrêter assez tôt en leur faisant des signes.

109 [1]Pendant la marche, il faut si possible repérer les possibilités d'évitement et de couvert pour les utiliser en cas de surprise.

[2]Il faut toutefois rester attentif aux conditions de la route et de la circulation et surveiller les instruments de bord.

9.2 Pendant la halte

9.2.1 Règle fondamentale

110 [1]Règle fondamentale: Route libre! Pour une halte de marche, on utilisera en principe des places d'évitement en dehors de la chaussée ou d'éventuels couverts reconnus au préalable. Il faut immédiatement éteindre les feux. Lorsque, exceptionnellement, une colonne doit s'arrêter sur la chaussée, des postes de circulation seront immédiatement mis en place. S'il fait sombre, allumez les feux de position du premier et du dernier véhicule à moteur de la colonne.

[2]Les haltes de formations motorisées sur des routes principales et secondaires ne sont autorisées qu'à défaut d'autres possibilités et moyennant une régulation de la circulation et une signalisation suffisantes (OCM art. 67[2]).

[3]Le véhicule à moteur utilisé pour se rendre à un poste de combat ou de commandement, doit être arrêté à une distance appropriée et le cas échéant camouflé. Le reste du trajet est effectué à pied.

9.2.2 Prise de couvert

111 Lors de la prise d'un couvert, vous devez préalablement reconnaître la nature du sol, en procédant de la même manière que pour la conduite dans le terrain (chiffre 97). Gagnez le couvert en marche avant, éteignez immédiatement les feux et arrêtez le moteur. Les éventuelles personnes transportées quittent le véhicule à moteur. Lorsque le véhicule à moteur a été mis à couvert de manière à pouvoir repartir (en règle générale, en marche arrière) le plus rapidement possible et dans toutes les directions, vous devez prendre contact avec le supérieur. Il vous communiquera les missions pour la suite du travail (par. ex. camouflage du véhicule à moteur).

La prise d'un abri est dépendant des facteurs suivants –

- Mission/But/Temps/Lieu/Situation;
- Tactique d'engagement;
- Troupe;
- Véhicule.

9.2.3 Mesures de sécurité dans le couvert

112 Dans les couverts, les véhicules à moteur auront entre eux un espace suffisant (50 m). Les concentrations de véhicules à moteur sont des cibles idéales pour les attaques par des avions ou pour les projectiles de l'artillerie. Les véhicules à moteur soigneusement mis à couvert (par. ex. ouvrage de maçonnerie, remblai) sont à l'abri de la destruction. Comme conducteur de véhicules à moteur, vous serez également souvent engagé pour des missions de sûreté.

9.2.4 Prise de couvert préparée

113 [1]Chaque fois que cela est possible, un détachement avancé procède à la reconnaissance des couverts nécessaires et y dirige les véhicules de la colonne.

[2]Le but et le sens de la mise à couvert réside dans une détermination rapide et efficace, donc pendant que la colonne est en marche et sans que les véhicules soient bloqués à l'arrière.

[3]La mise à couvert aussi bien dans une localité que dans une forêt doit normalement se dérouler selon le même principe:



a) le conducteur du véhicule à moteur en tête de colonne s'engage rapidement et de manière décidée dans le premier couvert désigné par le détachement avancé (route libre);

b) le deuxième véhicule à moteur se dirige de la même manière dans le prochain couvert qui lui est attribué. Les autres véhicules à moteur prennent leur couvert de la même manière;

c) les véhicules à moteur sont ensuite placés dans le sens du départ;

d) il convient ensuite d'établir la liaison au point de contact désigné ou à la poste, à l'église etc. On continue ensuite le travail selon les ordres (par. ex. camouflage).

9.2.5 Prise de couvert non préparée

114 [1]Dans la plupart des cas, vous devez cependant être en mesure de reconnaître et de prendre un couvert avec votre véhicule à moteur de manière indépendante.

[2]L'ors d'une prise d'abri imprévu, il faut positionner le vehicule dans le sens de la marche.

115 [1]Le fractionnement de la colonne est alors inversé. Le véhicule à moteur de tête se trouve maintenant à la fin de la colonne. Lorsqu'il faut poursuivre la marche dans la même direction, les véhicules quittent le couvert dans l'ordre où ils sont arrivés. L'ancien véhicule à moteur de tête passe devant les autres véhicules de la colonne qui sont encore à couvert et se place à nouveau en tête. Les autres véhicules à moteur font de même si bien que la colonne retrouve son fractionnement initial.



9.2.6 Dommages

116 Lors de la mise à couvert et du camouflage, toutes les mesures doivent être prises pour éviter les dommages aux cultures et à la propriété. Le cas échéant, il faut, dans la mesure du possible, réparer au plus vite le dommage causé. Le supérieur doit être informé immédiatement de l’incident. Lorsque vous êtes seul, vous informez directement le propriétaire lésé en lui indiquant votre nom et votre incorporation. Le supérieur doit être avisé ultérieurement.

9.3 Camouflage

9.3.1 Sens du camouflage

117 [1]En matière de camouflage, il s’agit de s’adapter au milieu ambiant afin de ne pas se faire remarquer. Camouflage rend difficile la reconnaissance de l’ennemi, protège contre ses influences et par conséquent augmente l’effet surprise de ses propres mesures.

[2]Le camouflage a pour objet de rendre plus difficile, de jour et de nuit, l’exploration par les avions, les drones, les patrouilles de reconnaissance, etc. L’usage d’appareils modernes pour l’exploration exige parallèlement des efforts accrus contre une surveillance avec des moyens infrarouges, à image thermique et par radar.

[3]Un camouflage intégral et combiné contre tous les moyens d’exploration n’est possible que dans de rares cas. En effet, le camouflage ne doit gêner ou entraver ni la propre visibilité, ni l’engagement des armes, ni la mobilité.

[4]La discipline en matière de camouflage est indispensable. Ainsi, le contrôle du camouflage et le souci de le compléter sont des tâches permanentes pour chacun, à quelque échelon que ce soit.

9.3.2 Technique du camouflage, généralités

118 [1]Avant de procéder au camouflage, le supérieur décide si un camouflage sommaire est suffisant ou s'il faut procéder à un camouflage plus fin.

[2]La nature non modifiée est irrégulière dans ses formes et ses contours. Les formes créées par la main de l'homme ressortent dans le paysage.

[3]Dans les localités, on doit cependant adapter le camouflage à l'environnement bâti artificiellement (fronts de maisons, toits, arêtes, angles, etc.).

[4]On prendra de nuit les mêmes mesures de camouflage que de jour. Les systèmes d'exploration modernes, permettent, même dans l'obscurité totale, de faire des prises de vue identiques à celles que l'on pourrait faire de jour.

[5]Pour compliquer l'exploration on connaît divers genres de camouflage:

- camouflage des traces;
- camouflage anti bruit;
- camouflage de l'image thermique;
- camouflage contre l'observation visuelle.

9.3.3 Camouflage contre l'observation visuelle

119 [1]Le choix judicieux du terrain constitue le meilleur des camouflages. Un arrière plan habilement mis à profit dissipe les silhouettes, formes et contours. La position du soleil et la direction des rayons lumineux influent sur les propres possibilités d'observation comme sur celles de l'ennemi.

[2]D'autre part, les ombres portées des véhicules à moteur, des appareils et de, l'homme sont des facteurs qui trahissent. Il faut donc choisir l'emplacement en fonction de l'aspect naturel du terrain et des artifices à disposition. Un sol et un ar-

rière plan clairs font ressortir les ombres portées, tandis que celles-ci s'estompent sur un sol et un arrière plan sombres.

[3]Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter les ombres, il faut alors les dénaturer de telle manière que les contours n'épousent plus la forme typique de l'objet.

[4]Le verre et les autres surfaces lisses (à la lumière du soleil et lors de l'observation par infrarouge) créent, même sous le filet de camouflage, une brillance qui peut souvent être observée à des kilomètres de distance et qui frappe l'observateur tel un signal lumineux.

[5]Toutes les parties nues ou polies des véhicules à moteur, armes et appareils doivent être camouflées en premier lieu. Préparez vous-même et à temps les moyens nécessaires pour votre véhicule (Unité de tente, papier foncé, chiffons, etc). N'utilisez cependant jamais du matériel de corps personnel (par. ex. imperméables), car vous en aurez vous-même besoin lors de l'engagement.

[6]Le feuillage et les herbes de l'environnement proche sont les aides au camouflage les plus simples. Ils ne servent cependant que l'espace d'un instant (jusqu'à ce qu'ils se flétrissent) dans un rayon à portée de vue.

[7]Chaque terrain possède sa propre teinte, qui est elle-même composée d'une multitude de couleurs. Lorsque les conditions de couleurs sont constantes, par. ex. si la couverture neigeuse est suffisante, dans le sable ou les rochers, il n'est pas nécessaire d'adapter la couleur des moyens de camouflage au milieu ambiant, pendant un laps de temps prolongé. En revanche, ce sont les changements de couleur qui doivent être adaptés en utilisant soit des moyens de camouflage naturels, soit le camouflage artificiel.

9.3.4 Contrôle du camouflage

120 Contrôlez vous-même si le véhicule à moteur que vous avez camouflé, est encore reconnaissable, de tous les côtés, à une distance de 50 m, avec les yeux mi clos.

9.3.5 Montage des filets de camouflage

121 [1]Sur les véhicules bâchés, le filet de camouflage est enroulé sur la paroi avant, ou fixé à ou sur l'arceau du bâti de bâche et les extrémités sont fixées à l'intérieur du véhicule ou alors attachées aux endroits prévus à cet effet. Les filets de camouflage peuvent également être rangés à l'intérieur du véhicule (pas dans la cabine du conducteur), respectivement sur le pont de chargement du véhicule. Ce mode de faire est plus judicieux du point de vue économique.

[2]Dans tous les cas, il importe de fixer les filets de camouflage de manière à garantir la sécurité de la circulation et de veiller à ce qu'ils ne dépassent pas le profil latéral du véhicule.

9.3.6 Quitter un couvert

122 Le camouflage implique également que le couvert utilisé soit remis dans le même état qu'auparavant. Les matériaux utilisés seront débarrassés ou, à la rigueur, restitués. Les dégâts aux cultures doivent être réparés, dans la mesure du possible, avec les moyens propres et doivent être annoncés aux services correspondants (Centre de dommages du DDPS/ Hotline 0800 11 33 44).

10 Accidents

10.1 Prévention des accidents

123 [1]La prévention des accidents et des dommages militaires (PADM) s’occupe de la prévention des accidents à l’Armée. Celle-ci mène des actions isolées de courte durée sur lesquelles les cadres et les commandants de troupe vous informent. En outre, la Police militaire (PM) agit activement dans le même sens par des exposés, des instructions et des contrôles.

[2]Respectez rigoureusement ces mesures et recommandations car elles sont le fruit de longues années d’expérience et elles vous sont également d’une grande utilité dans la vie civile.

[3]Toutefois, à elles seules, ces mesures ne suffisent pas. En tant que conducteur, vous devez tout mettre en œuvre pour éviter des accidents et faire en sorte que les personnes et le matériel parviennent à destination en toute sécurité. La connaissance parfaite des règles de la circulation est une des conditions essentielles pour circuler sans accident.

124 Pendant la course, il convient d’observer ce qui suit:

[1]En tant que conducteurs de véhicules à moteur, vous devez être en état de conduire (voir chiffre 38).

[2]Parmi les véhicules à moteur militaires, il en est qui sont relativement lents et peu puissants, ce qui peut provoquer des entraves au trafic civil. C’est pourquoi il faut faciliter la manœuvre de dépassement aux autres usagers de la route, en observant les distances, en circulant à droite et en utilisant à temps les places d’évitement.

[3]La plupart des véhicules à moteur militaires sont des véhicules tout terrain et, de ce fait, d’un type de construction différent des autres véhicules routiers normaux. En raison de leur centre de gravité élevé, ils dérapent plus rapidement dans les courbes et ont tendance à basculer lorsqu’ils

heurtent un obstacle. La vitesse de marche doit par conséquent être adaptée non seulement aux conditions de la route, de la circulation et des conditions atmosphériques, mais tout spécialement aussi aux particularités des véhicules à moteur (y compris des remorques) et du chargement.

[4]Pour éliminer autant que possible toute équivoque et toute incertitude dans la circulation routière, il s'agit de manifester son intention aux autres usagers de la route en faisant assez tôt des signes corrects et en choisissant la voie appropriée. Inversement, il importe aussi d'enregistrer et d'analyser les informations provenant des autres usagers.

[5]Le conducteur qui se laisse surprendre par la tournure que prend une situation dans le trafic est, la plupart du temps, pris au dépourvu. C'est pourquoi il est indispensable d'adopter en tout temps une conduite prévoyante (défensive). Ce faisant, on pourra déceler assez tôt d'éventuels dangers et également éviter des accidents.

[6]Les véhicules «borgnes» ou qui ont des feux de stop, des feux arrière ou des clignotants de direction défectueux peuvent être la cause d'accidents de la circulation. C'est la raison pour laquelle le contrôle de l'installation électrique revêt une importance toute particulière.

[7]La plupart des accidents surviennent lors de manœuvres avec le véhicule. Afin d'éviter ce risque d'accident, le champ de mouvement de la combinaison du véhicule à moteur et de sa remorque doit être visible ou le cas échéant surveillé par une tierce personne. Celle-ci doit avoir une vue sur tout l'espace situé à l'arrière du véhicule à moteur ainsi que le contact visuel avec le conducteur. Si vous ne faites pas appel à une tierce personne présente, vous devrez, en cas d'accident, vous attendre à endosser une part des frais qui en résulteront. Avant d'effectuer une marche arrière, il faut faire le tour du véhicule et s'assurer que ni des personnes, ni du matériel ne se trouvent dans l'espace nécessaire à la manœuvre.

10.2 Enregistreur de données/tachygraphe

125 [1]Lors de tout accident devant être déclaré, le support de données ou le feuillet du tachygraphe doit, le cas échéant, être démonté et saisi sur le lieu de l'accident avant tout enlèvement ou déplacement du véhicule (OCM Art. 79[1]).

[2]Ils doivent être immédiatement envoyés pour examen au Centre de dommages du DDPS (OCM Art. 79[2]).

[3]Il appartient à la troupe de monter un nouveau support de données dans le véhicule avant toute nouvelle utilisation, mais au plus tard après 48 heures. (OCM art. 79[3]).

[4]Il n'est pas nécessaire d'équiper les véhicules à chenilles d'enregistreurs de données ni de tachygraphes (OCM art. 40[1]).

10.2.1 Manipulation

Le conducteur de véhicule à moteur:

- doit veiller à ce que l'appareil soit toujours en service; contrôle de la lampe de fonctionnement;
- doit contrôler la capacité de fonctionnement lors de la réception du véhicule et lors des services de parc (voir instructions de service);
- après chaque accident soumis à l'annonce, retirer le support de données avant que le véhicule à moteur continue sa route ou soit remorqué.

10.2.2 Démontage

1. Retirer les vis moletées;
2. enlever le support de données;
3. installer un nouveau support de données et le fixer avec les vis moletées (en l'absence de support de données, visser les deux vis moletées dans la fixation);

4. inscrire toutes les indications sur la plaque indicatrice du support de données à l'aide d'un feutre indélébile;
5. ils doivent être immédiatement envoyés pour examen au Centre de dommages du DDPS.

Cette réglementation s'applique par analogie pour le disque du tachygraphe.





10.3 Dépannage des véhicules

126 [1]Avant de procéder au dépannage d'un véhicule, il faut apprécier la situation. Les essais irréfléchis et précipités aggravent la situation et provoquent consécutivement souvent des dégâts matériels ou même des accidents qui ne sont pas imputables à la cause initiale de la panne.

[2]Si l'appréciation de la situation conduit à la conclusion que le dépannage nécessite une aide extérieure, le conducteur en informe son commandement en indiquant l'emplacement du véhicule et les moyens nécessaires à son dépannage. Au cas où ils s'avèrent indispensables, les moyens de dépannage nécessaires doivent être requis auprès d'un CLA. Si ces derniers ne sont pas atteignables, il faut prendre contact avec la police militaire ou avec le Centre de dommages du DDPS.

[3]S'il s'agit d'un cas de peu de gravité, on facilitera le dépannage en procédant de la manière suivante:

a) reculer le plus possible dans la trace initiale;
b) dégager les roues enfoncées dans la terre ou la neige de manière à ce que le véhicule à moteur rencontre moins de résistance au démarrage;

c) améliorer la mobilité du véhicule à moteur dans le terrain à l'aide de la traction intégrale, du blocage du différentiel et, au besoin, des chaînes à neige si elles sont à disposition;

d) augmenter l'adhérence des roues au moyen de planches, de sacs de sable, de fascines, de pierres, etc.;

e) utiliser avec un maximum de sensibilité les gaz et l'embrayage. Si les roues tournent trop vite, le véhicule s'enfonce le plus souvent ou dérape;

f) un léger mouvement de va-et-vient du véhicule à moteur peut également être d'une certaine utilité pour améliorer les conditions de démarrage;

g) il suffit souvent de pousser un peu le véhicule à moteur pour le dégager. S'il y a risque de dérapage, personne ne doit se tenir du côté où le véhicule à moteur peut déraper;

h) lorsque le véhicule à moteur est équipé d'un treuil ou d'un cabestan et que l'on dispose d'auxiliaires qualifiés, on peut également procéder au dépannage désigné par le terme d'«auto-traction».

[4]Lorsqu'un dommage est causé aux cultures ou que d'autres biens sont endommagés par la panne ou le dépannage, on s'efforcera de réparer les dégâts. Dans tous les cas, on informera le propriétaire lésé en lui indiquant le nom et l'incorporation du conducteur du véhicule à moteur. Le supérieur militaire doit également être informé.

[5]Lorsque la chaussée a été souillée par le véhicule lors de la sortie du terrain, il faut barrer l'endroit dangereux au moyen du signal de panne: la chaussée doit être immédiatement et soigneusement nettoyée.

[6]Il faut empêcher le carburant de s'écouler dans les eaux souterraines, et à ciel ouvert et de s'infiltrer dans le sol (terre/

plastiques/habits etc.). Si on ne peut l'éviter, la police et l'autorité communale doivent être immédiatement avisées.

10.4 Comportement en cas d'accidents

127 [1]Si, en tant que conducteur d'un véhicule à moteur, vous êtes impliqué dans un accident, vous devez vous arrêter immédiatement. Votre mission n'est pas abrogée, mais simplement différée. Comportez-vous de manière calme et correcte. Procédez de manière réfléchie.

Lorsque vous quittez le véhicule à moteur militaire, vous devez porter le gilet rétro-réfléchissant à disposition dans le véhicule à moteur.

[2]La marche à suivre en cas d'accidents de la circulation est décrite dans la documentation 61.027 dfi – **Comportement en cas d'accidents de la circulation.** Vous trouverez cette dernière vers les papiers du véhicule ou en tant qu'exemplaire personnel.

[3]Lors de pannes de véhicules à moteur militaires sur des routes à traffic rapide, la police militaire doit être absolument avisée.

[4]Lorsqu'un conducteur de véhicule à moteur apprend, par la suite seulement, qu'il a été impliqué dans un accident ou qu'il a pu l'être, il doit retourner sans délai sur les lieux de l'accident ou s'annoncer à la police militaire.

10.4.1 Déclaration d'accident

128 [1]Si le véhicule à moteur militaire impliqué est équipé d'un enregistreur de fin de parcours (RAG) ou d'un tachygraphe, procéder conformément au chiffre 125.

[2]La déclaration concernant le déroulement de l'accident s'effectue sur le formulaire 13.101 d/f/i – **Annonce d'accident et de dommages pour les véhicules à moteur de la Confédération** (dans les cinq jours).

[3]Vous ne devez jamais reconnaître une culpabilité (que ce soit par écrit ou oralement).

Déclaration d'accident et avis de sinistre

[4]Les accidents de la circulation et les sinistres doivent toujours être annoncés au supérieur.

[5]Le supérieur transmet les déclarations concernant les accidents de la circulation et les sinistres avec et sur des véhicules militaires et des véhicules civils utilisés pour les besoins du service:

a) lorsque le montant des dommages escompté dépasse 1000 francs pour les véhicules à roues et 2000 francs pour les véhicules à chenilles;

b) lorsque des personnes sont blessées ou décédées;

c) lorsque des tiers ont subi des dommages;

d) lorsqu'une négligence grave ou une action intentionnelle est supposée; ou

e) lorsqu'un dommage a été causé par des tiers.

[6]Le supérieur transmet la déclaration dans les cinq jours au moyen du formulaire «Déclaration d'accident/Avis de sinistre» (OCM art. 83).

11 Environnement

11.1 Utilisation des carburants

129 Faites strictement attention à ce que tout véhicule soit alimenté avec le carburant approprié. Sur tous les véhicules à moteur militaires, il est indiqué de manière facilement reconnaissable, quel type de carburant est admis pour le moteur correspondant.

11.2 Mesures de protection

130 [1]La manutention des carburants exige la plus grande prudence. Ils sont toxiques et inflammables.

[2]Dans votre propre intérêt et dans un but de protection de l'environnement, les mesures de protection suivantes doivent être prises:

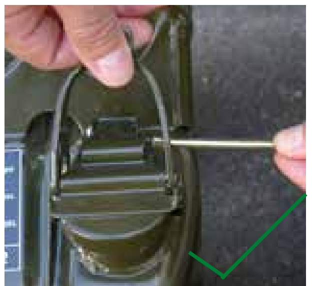
a) si possible faire le plein des véhicules à moteur aux distributeurs d'essence des stations-service;

b) fermez tous les récipients à carburant (réservoir de véhicule à moteur, jerricane (goupille), tonnaux) de manière sûre, avec les couvercles (fermetures) prévus dans les supports prévus à cet effet (fermeture positionnée en haut),et assurez-vous de l'étanchéité. Les carburants répandus sur le sol peuvent facilement causer la pollution des eaux, que ce soit l'eau potable ou l'eau d'irrigation des cultures. Lors des travaux de transvasement, il faut éviter que le liquide ne déborde ou ne s'écoule (1 litre d'huile pollue 1 million de litres d'eau potable);

c) le stationnement de magasins à carburant roulant, conteneurs de carburants ainsi que le ravitaillement des véhicules à moteur doivent dans la mesure du possible, toujours être prévus sur des places en dur;

d) pour ouvrir les bidons pleins, il faut les pencher de manière à ce que l'ouverture soit le plus haut possible pour éviter le déversement du liquide en cas de surpres-

sion intérieure. De même, les réservoirs des véhicules à moteur ne doivent pas être remplis jusqu'au bord (max. 90% – danger de débordement en cas de rayonnement solaire). Les jerricanes sont exclusivement prévus pour le produit mentionné sur le jerricane. Un changement/mélange de produit est interdit;







e) pour faire le plein avec des jerricanes, utiliser toujours le bec verseur pour bidon;

f) les carburants qui ont débordé ou se sont écoulés ne doivent pas pénétrer dans le sol. Ils seront absorbés par des liants pour huile, de la poussière de tourbe, de la sciure, du sable, des chiffons ou d'autres produits absorbants;

g) si du carburant s'est écoulé et qu'il ne peut pas être récupéré par les moyens à disposition, il faut immédiatement en informer la police ou le service du feu (numéro de téléphone 112, 117 ou 118);

h) le matériel imbibé (chiffons, liant à huile, sable etc.) est un déchet spécial est doit, de ce fait, être retourné au CLA.

[3]Tous les récipients (boîtes, bidons, fûts en plastique et harasses) doivent être récupérés et retournés.

[4]Dans la documentation 61.009.01 d/f/i – **Transport de marchandises dangereuses** Vous trouver des informations plus détaillées sur le chargement en commun, équipement de sécurité, quantité à transporter et responsabilité.

11.3 Incendies

131 [1]La manutention des carburants et des batteries, ainsi que les accidents/pannes (incendie du moteur ou du véhicule) accroissent le danger d'incendie dans les parcs de véhicules et aux distributeurs d'essence.

[2]Directives pour la prévention des incendies:

- interdiction de fumer et d'utiliser le téléphone portable, partout où il y a danger d'incendie (lors de chaque activité avec des carburants, dans un rayon de 20 mètres);
- arrêter le moteur du véhicule à moteur militaire avant de faire le plein;
- fermer immédiatement les bidons après usage, qu'ils soient pleins ou vides, pour éviter la formation de mélange gazeux inflammable (vapeur d'essence + air/ chiffre 130 b);
- le remplissage des bidons doit être effectué sur le sol; exception (remplissage des bidons sur les véhicules à moteur ou sur les remorques) uniquement avec l'autorisation des CLA concernés;
- pour préchauffer un moteur ou dégivrer des parties de véhicule, ne jamais utiliser de flamme nue;
- les réparations sur des bidons de carburants (y compris réparations suite à des détériorations des couleurs) ne peuvent être entreprises uniquement sur ordre des CLA.

[3]En cas d'incendie provoqué par des carburants, il ne faut jamais utiliser de l'eau pour éteindre le feu. On peut avoir recours aux moyens suivants:

- extincteurs;
- sable, terre ou couvertures pour étouffer le feu.

11.4 Protection de la santé

132 **Lors de l'apparition des premiers symptômes d'intoxication, il faut immédiatement s'annoncer au Centre suisse d'information toxicologique, Zürich, numéro de téléphone 145 ou au médecin le plus proche.**

[1]L'essence de moteur contient des produits chimiques qui sont toxiques et nuisibles à la santé. Les vapeurs peuvent pénétrer dans l'organisme, par. ex. lors du remplissage des bidons, par les voies respiratoires. Elles peuvent également pénétrer dans l'organisme par les organes digestifs ou à travers la peau. La benzine de moteur ne doit dès lors pas être utilisée à des fins de nettoyage. Il faut éviter de respirer les vapeurs d'essence et éviter tout contact avec la peau.

[2]Les huiles usées (huile de moteur, huile à engrenages, huile industrielle) peuvent provoquer des maladies de la peau. Lors de la manipulation de ces huiles, il importe d'éviter tout contact direct avec la peau. Il est indiqué de porter, au besoin, des gants de protection.

[3]Les antigels contiennent très souvent du glycol éthylène qui pénètre dans le corps par la bouche ou qui risque d'agir comme un toxique nervin et rénal à la suite d'un contact prolongé avec la peau.

[4]Si vous devez manipuler des produits chimiques utilisés dans l'industrie automobile, il s'agira toujours d'observer les règles suivantes: Ne pas manger, boire ou fumer pendant le travail. Eviter de respirer les vapeurs ou les gaz. Se laver les mains à fond après le travail.

[5]Des vêtements contaminés par des carburants sont nuisibles pour la santé et possédent un danger d'incendie élevé. Procéder, le plus vite possible, à un nettoyage ou bien à un échange.

12 Cartes nationales

12.1 Généralités

133 [1]La carte est le meilleur moyen d'atteindre un objectif. A l'occasion de la réception des véhicules, vous avez également la possibilité de toucher une carte routière au 1:200 000.

[2]L'échelle désigne la proportion entre une distance sur la carte et la distance réelle dans la nature. Sur la marge inférieure de la carte, on trouve l'indication de l'échelle et une graduation kilométrique de laquelle on peut déduire combien de centimètres sur la carte représentent un kilomètre dans le terrain.

134 Les échelles de carte les plus utilisées sont:

- 1 : 25 000 (4 cm sur la carte = 1 km dans le terrain);
- 1 : 50 000 (2 cm sur la carte = 1 km dans le terrain);
- 1 : 100 000 (1 cm sur la carte = 1 km dans le terrain);
- 1 : 200 000 (½ cm sur la carte = 1 km dans le terrain).

135 La forme du terrain, la couverture du sol et la couverture artificielle peuvent être représentées sous une forme simplifiée sur la carte à l'aide de signes conventionnels. Le dépliant 97.070/9 d/f/i – **Pour bien lire la carte – Guide pratique pour s'orienter à l'aide d'une carte et d'une boussole** du Service topographique fédéral et le document 51.019 d/f/i – **L'instruction de base** contiennent des informations détaillées.

12.2 Classes des routes

136 Pour les conducteurs de véhicules à moteur, les classes des routes sont d'une importance déterminante.

Les classes des routes des cartes nationales 1:25000 jusqu'à 1:100000 sont:

• Route de 1ère cl	deux camions peuvent se croiser	(larg min 6 m)
• Route de 2ème cl	deux voitures peuvent se croiser	(larg min 4 m)
• Route de 3e cl	franchissable avec un camion ou une voiture postale	(larg min 2,50 m)
• Chemin carrossable 4e cl	franchissable avec une voiture	(larg min 1,80 m)
• Chemin muletier 5e cl	mal entretenu	
• Sentier 6e cl	liaison réservée aux piétons	

137 Dans les cartes nationales 1:1:200000 ainsi que la carte routière 1:200000 qui en découle, les routes sont réparties en largeurs de 6 m, 4 m ou 3 m.

12.3 Technique de la lecture de la carte/ Apprendre par cœur

138 La technique de la lecture de la carte n'est pas la même pour un conducteur de véhicule à moteur que pour un promeneur. Avec un véhicule à moteur, on change très rapidement de lieu et l'on parcourt, dès lors, dans un temps déterminé, un trajet plus long. Pour des raisons de sécurité, le conducteur d'un véhicule à moteur ne doit jamais lire la carte pendant la course. Il doit, dans tous les cas, s'arrêter en dehors de la chaussée.

139 L'orientation consiste à déterminer au moyen de la carte le lieu où l'on se trouve ou un autre point du terrain. Pour bien s'orienter, il faut se baser sur les points et les lignes du terrain facilement repérables (vallées, cours d'eau, chaînes de montagnes, tracés des routes) et non pas sur les particularités (maisons isolées, chemins de campagne, lisières de forêt, etc.).

140 Pour parcourir un trajet, le conducteur procédera de la manière suivante:

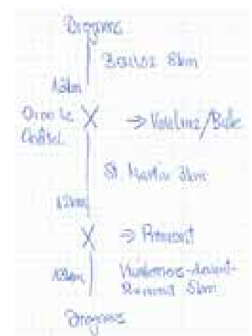
[1]Déterminer sur la carte le lieu où il se trouve et le but de la course et fixer la direction de marche dans le terrain. Dessiner le trajet à parcourir du point de départ au point d’arrivée.

[2]Diviser le trajet à parcourir en petits tronçons faciles à mémoriser, c’est à dire d’environ 10 km en terrain découvert et de 2 à 3 km en terrain accidenté et sur les routes secondaires.

[3]Pour chaque tronçon, noter les points les plus importants situés le long de la route. Noter également les lignes de chemin de fer, les cours d’eau et les routes importantes à traverser.

[4]Etablir la longueur de chaque tronçon et le temps nécessaire pour le parcourir.

[5]Sur la base du tracé sur la carte, établir une Road Map. Elle peut contenir des informations sur les choses suivantes: Type de route – distance, villages, directions générales et croisement, Objets et sites important qui peuvent servir a l’orientation locale (gare, eglise, etc.).



[6]Lorsqu’un aide conducteur est présent, il doit constamment renseigner le conducteur du véhicule à l’aide de la carte. Le conducteur quittance en observant le terrain.

Attention: De nuit, le champ visuel est très limité! Les éléments servant à l’orientation doivent de ce fait être situés dans un rayon beaucoup plus petit.

13 Activités hors du service

141 [1]Les conducteurs de véhicules à moteur militaires ont de nombreuses possibilités de compléter leur formation en participant à des activités hors du service. Peuvent prendre part aux activités hors du service volontaires:

- les militaires ayant accompli l'école de recrue complète y compris l'instruction de base;
- tout militaire non actif pour autant qu'il ait accompli une école de recrues.

Cette offre s'adresse aux titulaires des autorisations de conduire des catégories suivantes: 910, 920, 930, 931 et E. Ces cours sont organisés hors du service et sont proposés comme préparation au service et pour promouvoir la sécurité de la circulation. Les cours ne sont pas soldés et ne sont pas imputés comme jours de service.

[2]En plus de la promotion de la camaraderie, les sociétés offrent à leurs membres les possibilités d'instruction et de concours suivantes:

a) instruction et introduction sur les nouveaux types de véhicules à moteur;
b) orientations quant aux nouveautés dans le domaine de l'instruction;
c) exercices de dépannage et de circulation dans le terrain;
d) cours de lecture de carte et d'emploi de la boussole;
e) cours de premiers secours;
f) courses d'orientation;
g) gymkhanas (exercices d'adresse au volant);
h) Des cours pour jeunes conducteurs sont proposés dans le cadre de l'instruction avant le service;
i) journées suisses des conducteurs militaires etc.

[3]La participation aux cours est consignée dans un «livret de performances».

[4]Les soutiens de ces activités hors du service sont la Fédération suisse des sociétés des troupes motorisées (FSSTM) et ses subdivisions et sections. Tout militaire autorisé à conduire un véhicule à moteur au service militaire peut devenir membre actif d'une section de la FSSTM (talon d'inscription, voir appendice 10/www.vsmmv.ch).

14 Repetitorium CT

142 La marche à suivre lors du repetitorium est établie selon la documentation 61.006 d/f/i – **Documentation du Cdt FOAP logistique concernant la répétition CT** (Repetitorium CT).

143 Buts:

[1]Au début de chaque période de service militaire, les conducteurs de véhicules de toutes les catégories doivent suivre un cours préparatoire adapté à leur fonction. Ce cours comprend, outre la prise du véhicule, une instruction théorique et pratique et doit permettre de se familiariser avec le véhicule.

[2]La FOAP log édicte les buts directeurs ainsi que les exigences requises.

[3]Les commandants de troupe sont responsables de l'exécution (OCM art. 36).

Appendice 1

Termes

Terme	Définition militaires
Centrale des transports (cen trsp)	Lieu de travail de l'organisateur des transports disposant de l'infrastructure correspondante.
Circulation et transport (CT)	Comprend la planification, l'engagement et l'instruction en lien avec l'organisation de la circulation, les mouvements et les transports.
Conduite de la circulation (cond circ)	Crée les conditions préalables pour un déroulement sans accroc et coordonné des mouvements et des marches. Les éléments de la conduite de la circulation sont la reconnaissance, le jalonnement y compris surveillance, la régulation de la circulation, les déviations, les sens uniques ainsi que les postes d'annonce.
Degré de préparation à la marche (DPM)	Etat de préparation d'une formation en vue de son mouvement.
Détachement avancé (dét avc)	Roule devant une formation qui fait mouvement; prend des mesures en cas de frictions sur l'itinéraire; assure l'acheminement des véhicules à l'arrivée; exerce d'autres activités sur ordre.
Déviation (dév)	Détournement de la circulation de l'itinéraire sur une autre portion du réseau routier.
Distance entre les véhicules	Distance entre les véhicules qui circulent en formation. Pour les courses isolées, ce sont les prescriptions légales qui sont valables. Pour les courses en formation, la distance est généralement fixée dans le temps (min/sec) ou dans l'espace (m).

Terme	Définition militaires
Halte de marche	Halte ordonnée d'une durée minimale de 30 min après un course d'environ 150 min. Des haltes de marche peuvent être également ordonnées pour des temps de marche inférieurs à 2½ heures pour un secteur attribué (halte locale) ou pour un temps donné (halte temporaire).
Itinéraire	Route prescrite de manière précise pour l'exécution d'un mouvement.
Itinéraire d'approche	Route par laquelle on atteint l'itinéraire commun.
Jalonnement (jal)	Indication de la direction de marche à l'aide de panneaux indicateurs de direction militiares, exceptionnellement par des organes de la circulation militaire, accompagnement ou par des moyens de fortune.
Jalonneur de troupe (jal trp)	Militaire disposant de l'instruction pour le jalonnement en premier lieu et pour la régulation de la circulation en deuxième lieu, ceci dans des situations simples au bénéfice de la propre formation.
Marche	Mouvement tactique de forces.
Mouvement (mouv)	Changement d'emplacement de forces et de biens, sans mesures tactiques.
Panneau indicateur de direction militaire	Panneau rectangulaire à fond jaune avec une bordure noire, pourvu de lettres, de chiffres ou de symboles, pour le jalonnement ou les indications s'adressant aux utilisateurs militaires.
Planton de la circulation	Soldat de la circulation réglant l'ensemble de la circulation routière en un lieu déterminé durant un temps limité.
Poste collecteur de rapports (po co rap)	Organisation servant à la réception ou à la transmission de rapports et de dispositions durant les mouvements et les transports.

Terme	Définition militaires
Poste d'achemine-ment (po ache)	– sert à la prise de contact avec des formations ou des organisations militaires; – empl: poste ou église ou croisement de routes principales ou endroit ordonné précisément; – s'annonce si quelqu'un cherche le contact avec la troupe, dirige les vhc au couvert, décrit l'accès à la troupe, ne quitte jamais son couvert, n'a aucune mission de combat mis à part l'auto-défense.
Poste d'annonce	Organisation des formations de la circulation ayant pour mission de renseigner quant à la situation de la circulation, au déroulement du mouvement etc. La mission et le lieu de l'annonce doivent faire l'objet d'un ordre précis. Le poste d'annonce n'est pas marqué sur l'itinéraire.
Poste de la circulation (po circ)	Plusieurs soldats de la circulation réglant l'ensemble de la circulation routière en un lieu déterminé et en permanence.
Reconnaître, recon-naissance (rec)	Recherche de renseignements sur le milieu qui revêtent une importance pour l'engagement des moyens.
Régulation de la circulation	Engagement de plantons ou de postes de circula-tion qui, par leurs signes de circulation, règlent la circulation. Le jalonnement n'est pas compris.
Secteur d'attente (sect att)	Secteur attribué à une troupe dans lequel elle se tient prête à une action ultérieure ou se prépare à un engagement imminent.
Transport (trsp)	Changement d'emplacement de forces et de biens à l'aide de moyens de transport.
Vitesse	Correspond à la distance couverte par unité de temps (par. ex. km par h).

Terme	Définition Véhicule à moteur
Charge par essieu	Le signal Charge par essieu interdit la circulation des véhicules dont un essieu accuse une charge supérieure à celle qui est indiquée. Lorsque des essieux sont distants de moins d'un mètre, la charge qu'ils accusent ensemble ne doit pas dépasser celle qui est indiquée.
Charge par essieu	Poids reporté sur la chaussée par les roues d'un essieu simple, d'un essieu double ou d'un essieu triple.
Poids remorquable	Poids effectif des remorques attelées à un véhicule tracteur. Le poids remorquable autorisé, ou le poids de l'ensemble, est indiqué dans le permis de circulation du véhicule tracteur.
Poids effectif	Poids réel du véhicule au moment du pesage, y compris le poids des occupants, du chargement et, pour les véhicules tracteurs, la charge du timon ou celle de la sellette d'appui d'une remorque accouplée.
Poids total	Poids déterminant pour l'immatriculation. Il s'agit du poids effectif maximal autorisé pour la circulation du véhicule.
Poids de l'ensemble	Poids d'un ensemble formé d'un véhicule tracteur et de remorques (poids de l'ensemble des véhicules).
Poids à vide	Poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant (au moins 90% de la contenance indiquée par le constructeur), équipement additionnel éventuel, roue de rechange, dispositif d'attelage de remorques, outillage, cale, extincteur et conducteur (dont le poids est estimé à 75 kg) compris.

Appendice 2

Données techniques

Type de vhc	N° de la fiche d'homologation VCTF	Poids à vide kg	Poids total kg	Charge utile		Pa
				kg	hommes 1)	8)
Moto						
moto BMW F 650 GS	50-1359 000	295	425	130	2	-
Véhicules à moteur						
VOIT LIVR CA 0,75T/4PL 4X4 TT MB G 300	40-0000 532	2750	3500	750	4	-
minibus 10 pl 4x4 Sprinter 316	40-0000 441	2750	3500	750	10	-
Vhc san L Mercedes Sprinter 516	40-0000 430	4500	5500	1000	10	-
cam L 2.2t tt 4x4 Duro	50-1251 021	3700	5900	2200	20	6*
cam SI 4x4 Iveco	50-1364 000	9)	18000	9)	3+40**	9)
cam WABRA/crochet 6x6 Iveco	50-1347 000	15400	26000	9)	2	9)
cam 14t gl 8x8 WABRA/HA	40-0000 233	17900	32000	14100	2	-
cam 5.6t tt 4x4 Steyr	50-1211 100	10400	16000	5600	3+36	10
cam 9.6t tt 6x6 Steyrr	50-1213 100	12400	22000	9600	3+44	12
Cam Bache P Treuil 5.5T 4X4 TT Iveco 190	40-0000 513	12500	18000	5500	3+36	12
Cam Bache 9T 6X6 TT Iveco AT-N380T45W	40-0000 454	16000	25000	9000	3+44	14
Cam Bache 7T 4X4 Iveco AT-N190T41W/P	40-0000 498	11000	18000	6900	3+36	12
Cam Bache Hay Elv 12T 6X6 Iveco 380T45	40-0000 496	14000	26000	12000	3	14-15
Cam Pour SI 13T 6X6 Iveco AT-N380T45W/P	40-0000 486	12500	26000	13500	3	-
Cam Si Mob/Con 9.8T 6X6 Iveco 380T45W	40-0000 497	16200	26000	9800	3	-
Cam Si Mob/Con 14T 8X8 Iveco At-410T50W	40-0000 494	18300	32000	13700	3	-
Cam Ben Basc 10T 6X6 Iveco AT-N380T50W	40-0000 493	15200	26000	10800	3	-
Camion Benne 11T 6X6 Iveco AT-N380T50W	40-0000 483	14600	26000	11400	3	-
Remorques						
1t 1 essieu 87	50-1201 105	700	1700	1000	-	1
5.7t 2 essieux	50-1202 000	2300	8000	5700	-	10
rem SI 9.6t 2 essieux	50-1340 000	2900	12500	9600	-	9)
rem SI chariot 14.2t 2 essieux	40-0000 499	3800	18000	14200	-	9)
Autres véhicules						
char gren roues 93 8x8 PIRANHA		11500	13500	-	1+10	-
char cdmt 6x6 PIRANHA		10200	12000	-	1+6	-
Véhicule d'exploration		4800	5800	-	4	-
GMTF		12000	14000	2000	2+9	-
ob bl M 109		23000	27000	-	8	-
char 87 Leopard		52800	55200	5000	4	-
vhc chen trsp M548		7800	12800	-	4+24	-
char gren 2000	50-1337 000	26100	28700	-	3+8	-

1) avec éq de combat 90 env 25% de moins
2) nombre max avec carburant Diesel
3) avec/sans canon
4) hauteur de la voiture/pointe des antennes
5) sans bidons sur vhc inclus
6) sans passager
7) selon le permis de circulation
8) valeur indicative pour palettes
9) dépendant de la superstructure
* sans abaissement des bancs: DURO = 3 pal
** pont de chargement C 625 trp ou C 625 H
\+ instruction complementaire 2727

Dimensions hors tout			Pont de chargement		Carb	Consomm l/100 km +/–25%	Rayon d'action km 5)	Cat
Longueur m	Largeur m	Hauteur m	Longueur m	Largeur m	Litres			
[redacted]								
2.25	0.91	1.37	-	-	17.3	4.5 6)	380 6)	910
[redacted]								
4.70	1.77	2.21	-	-	96	14	650	920
5.91	1.99	2.43	-	-	100	12	550	920
6.47	2.10	3.10/3.70 4)	-	-	100	18	650	931
6.03	1.96	2.66	3.71	1.83	120	22	540	931
9)	9)	9)	6.09**	2.46**	300	30	1000	930
9)	2.55	9)	9)	9)	300	40	750	930
9.45	2.55	9)	9)	9)	400	45	850	930
7.90	2.50	3.52	5.00	2.35	320	35	900	930
9.12	2.50	3.55	6.20	2.35	320	40	800	930
8.38	2.55	3.75	5.1	2.47	400	35	1100	930
9.67	2.55	3.70	6.16	2.48	400	40	1000	930
8.20	2.55	3.65	5.20	2.48	400	35	1100	930
9.48	2.55	3.65	6.20	2.46	400	40	1000	930
9.23	2.55	3.52	-	-	400	40	1000	930
9.07	2.55	3.75	-	-	400	40	1000	930
9.80	2.55	3.80	-	-	400	45	850	930
8.12	2.55	3.56	-	-	400	45	850	930
8.12	2.55	3.56	-	-	400	45	850	930
[redacted]								
3.83	1.78	2.30	2.10	1.10	-	-	-	E
7.40	2.30	3.02	5.00	2.23	-	-	-	E
8.59	9)	9)	9)	9)	-	-	-	E
8.90	9)	9)	9)	9)	-	-	-	E
[redacted]								
6.98	2.63	2.88	-	-	190	59	320	960/963
6.23	2.63	2.75	-	-	190	40	470	960/962
4.90	2.87	2.41	-	-	95	-	400	961/961
7.02	2.54	3.47	-	-	180	20	600	960/963+
9.05	3.18	3.18/3.50 4)	-	-	500	145	340	954
8.70/7.75 3)	3.72	2.80/3.35 4)	-	-	1160	220	340	951
5.90	2.69	3.30/3.81 4)	-	-	360	70	500	955
6.79	3.20	2.82	-	-	940	160	600	957

Les «données techniques» servent de bases à la planification. Les informations sur le véhicule doivent être comparées avec le permis de circulation.

N° de la fiche d'homologation selon VCTF

Appendice 3 – 13.005.01 (page de tête)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques **SYMF 015 - 00. 908**

(à remplir par le conducteur du vhc au lieu de réception)

	Lieu	Date	Km au compteur	h au compteur/gr él
Réceptionné à	CLA Thun	14.01.2012	87419	

Plaques de contrôle: **M** 26180

Marque, type: cam WA 4x4 IVECO

Timbre de la troupe: ER CT 47 cp 5/3

POINTS DE CONTRÔLE	Spécifications	eo	Constat de défauts éventuels	Réservé à la maint 1*	2*	3*	h
Installation électrique Feux de position, de gabarit, de croisement, de route, de stop, arrière, de recul, - catadioptres av, arr, lat, clignoteurs	- Vérifier le bon fonctionnement; pas de verres cassés ou fendus - Vérifier l'enregistreur de fin de parcours (RAG)/tachygraphe, selon les instructions de service	☒		☐	☐	☐	
Avertisseurs	- Contrôler le klaxon, les gyrophares des vhc spéc et les avertisseurs acoustiques à 2 sons	☒		☐	☐	☐	
Essuie-glace, instal. lave-glace	- Vérifier le bon fonctionnement y c. l'instal. lave-glace - l'état des balais d'essuie-glace	☐	Interval essuie glace defectueux	☐	☐	☐	
Contrôles des niveaux Carburant	- Réservoir rempli à env. 90%. Eviter le trop-plein; étanchéité du bouchon de réservoir	☒		☐	☐	☐	
Liquide de refroidissement	- Vérifier le niveau et rajouter si nécessaire (mélange antigel selon possibilités)	☒		☐	☐	☐	
Huile pour moteur	- Vérifier le niveau et rajouter si nécessaire	☒		☐	☐	☐	
Châssis, carrosserie Contrôle visuel du compartiment du moteur et dessous du véhicule	- Contrôler visuellement les défauts d'étanchéité (pas d'égouttements) - Contrôler visuellement les fuites éventuelles de liquide de frein - Câbles pendants ou autres anomalies visibles	☒		☐	☐	☐	
Carrosserie, superstructure, bâches, vitres, rétroviseurs	- Tolérer les petits endommagements qui ne provoquent pas de blessures - Régler les rétroviseurs	☒		☐	☐	☐	
Fixation des objets d'équipement	- Poulie de renvoi, cric, roue de secours, cale de roue, outils de pionnier, etc - Vérifier l'état et la tension des sangles	☒		☐	☐	☐	
Attelage de remorque, prises électriques, accouplements pneumatiques	- Crochet d'attelage : doit pouvoir pivoter - Cheville de sécurité, chaînette, attaches - Les prises de rem ne doivent pas présenter de contacts endommagés ou oxydés	☒		☐	☐	☐	
Pneumatiques et roues Etat des pneus, pression des pneus Ecrous de roues	- Profondeur min 4 mm du striage principal à la réception du vhc, inc. roue de secours (min 3 mm motocyclette) - Bon serrage des écrous de roues - Pas d'endommagement des pneus (flancs et bandes de roulement) - Mesurer la pression des pneus; rectifier (inc. roue de secours)	☒		☐	☐	☐	
Freins Efficacité du freinage	- Effectuer un test de freinage du frein de service, sur le lieu de réception du vhc - Frein à main et arrêt de la poignée	☒		☐	☐	☐	
Divers	- Vérifier l'inventaire selon l'état / contrôler le fonctionnement (mettre en charge le cric / chaînes à neige, manches d'outils, etc.) - Carnet de contrôle des courses: ouvrir les écritures - Plaque d'identification de l'unité: procéder au marquage trp	☐	Cric sous charge defecueux				

Le soussigné atteste avoir contrôlé tous les points susmentionnés

Signature du conducteur du vhc à moteur auto Widmer Simon

Etat au 13.10.2011

Form 13.005.01 f / NSA 293-2401 / SAP 2526.0944

Appendice 3 – 13.005.01 (page arrière)

Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques
(à remplir par le conducteur du vhc durant les premiers jours de service, puis remettre la formule à la maintenance)

POINTS DE CONTRÔLE	Spécifications	eo	Constat de défauts éventuels	Réservé à la maint 1*	2*	3*	h
Batterie(s) Connexions de la batterie et niveau de l'électrolyte	- Fixation des cosses, câble de masse au châssis, oxydation des connexions - Niveau de l'électrolyte : plaques d'éléments recouvertes (n'ajouter que de l'eau distillée)	☒		☐	☐	☐	
Compartiment du moteur, cabine du conducteur Courroies trapézoïdales et multipistes	- Tension : voir les instructions de service - Etat : vérifier si déchirées, craquelées, huileuses	☒		☐	☐	☐	
Course à vide des pédales d'embrayage et de frein; frein à main, jeu à la direction	- Jeu de garde de la pédale d'embrayage : selon les instructions de service - Course de la pédale de frein (systèmes hydr) : résistance ferme, pas d'élasticité ou d'enfoncement (autres systèmes de frein : appréciation par essai routier) - Frein à main : course, selon instructions de service - Jeu à la direction : roues en trajectoire droite; la direction doit avoir peu de jeu, le maniement facile, pas de craquements; les directions assistées sont vérifiées avec le moteur en marche	☒		☐	☐	☐	
Dessous du véhicule Fuites d'huile : moteur, boîte de vitesses, boîte de transfert, essieux, systèmes hydrauliques	- Ne signaler que s'il y a égouttage (essuyer auparavant les endroits non étanches et examiner après le roulage)	☒		☐	☐	☐	
Echappement	- Vérifier l'étanchéité, l'état, la fixation, la suspension de l'installation	☒		☐	☐	☐	
Durant le roulage Moteur, boîte de vitesses, transmission	- Emission excessive de fumée : inadmissible au ralenti ou en charge (l'émission momentanée de fumée au démarrage est négligeable). - Déceler les bruits mécaniques suspects, vibrations excessives, cognements, ratés, etc	☒		☐	☐	☐	
Embrayage	- En débrayant à fond; pas de bruits anormaux - En embrayant, accouplement sans broutage	☒		☐	☐	☐	
Direction assistée / trajectoire	- Stabilité de trajectoire / roulage rectiligne / jeu de direction : pas de point dur pendant le roulage	☒		☐	☐	☐	
Comportement au freinage	- Frein de service : évaluer le comportement au freinage si possible sur route sèche et plate (régularité, tendance au déportement) - Frein moteur / ralentisseur : vérifier le bon fonctionnement durant le roulage. Fonction de l'arrêt du moteur avec le frein moteur	☒		☐	☐	☐	
Instruments du tableau de bord	- Indicateurs de pression d'huile, d'air comprimé, de température, de courant de charge, compteur de vitesse, compte-tours; lampes-témoins (différentiel, traction tout-terrain), etc. : Vérifier le fonctionnement et l'état au démarrage et pendant le roulage	☒		☐	☐	☐	

* Légende 1 remise en état totale 2 remise en état partielle 3 remise en état non effectuée
Cocher ce qui convient

Les défauts éventuels doivent être réparés. Les heures de travail doivent être inscrites à la rubrique "h". Les travaux en suspens doivent être reportées dans le rapport sur l'état, form. 13.005, à la rédition du véhicule.
La présente formule dûment remplie est remise en même temps que le véhicule lors de la REDIMA.

Le soussigné atteste avoir contrôlé les points susmentionnés	En cas de maintenance	
Signature du conducteur du vhc mot auto Häberli Jürg Date 17.01.2012	Signature du méc	Visa de l'of maint

Appendice 4 – 13.005 (page de tête)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Armée suisse

Zustandsrapport für Radfahrzeuge und Wechselaufbauten **(durch die Truppe auszufüllen)**
Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures ***(à remplir par la troupe)***

Marke / Typ *marque / type*	cam WA 4x4 IVECO			Kontrollschild Nr *n° des plaques*	**M** 26180
Aufbau Marke / Typ *superstr. marque / type*				Aufbau Nr *superstructure n°*	
Benützer / Einheit - *utilisateur / unité :*			Ort / *lieu*	Datum / *date*	km Zählerstand *état du compteur km*
ER CT 47 cp 5/3		Rückgabe *reddition*	CLA Thun	20.04.2012	87419
Name / *nom* : Tf Nr / *n° tf :*	auto Aebersold Mario	Fassung *réception*	CLA Thun	14.01.2012	92007
A bis I: Betriebsstände / Messdaten / Zählerstände bei Rückgabe (betrifft Spezialfahrzeuge/Systeme) *A à I : Compteur ore. / valeurs mesurées / compteurs km lors de la restitution (concerne vhc spéciaux / systèmes)*				Total km *km totale*	4588

X ⇩		A: Aggr Std *h agrégat*	B: Hauptmotor Std *h moteur princ.*	C: Aufbaumotor Std *h moteur auxiliaire*	D: System Std *h système*	E: Mast Zyklen *cycles du mât*	F: Laserschuss *coups du laser*	G: WBG Std *h WBG*	I:
	PIRANHA IIIC								
	SKdt Fz INTAFF *vhc cdmt tir*								
	Kranfahrzeug *grue automobile*								
	Baumaschinen *machine de chantier*								
	Diverse *divers*								

	Mängel, Defekte - *défectuosités, pannes* **Bemerkungen - *remarques***
Motor, Antrieb, Fahrwerk *moteur, transmission, suspension*	
Räder, Chassis, Karosserie, Aufbau *roues, châssis, carrosserie, superstructures*	
Elektrische Anlage, Licht *installation électrique, éclairage*	
Funk / Optik *radio / optique*	
Aggregat, Waffe *agrégat, armes*	
Diverses *divers*	Bache arrière droite fissurer

Oelstände gemäss WEMA-Arbeiten sind kontrolliert und ergänzt - *Niveaux d'huile contrôlés et complétés selon les travaux REDIMA*	ja / *oui* ☒	nein / *non* ☐
WEMA-Arbeiten ausgeführt - *Les travaux REDIMA ont été exécutés*	ja / *oui* ☒	nein / *non* ☐
Wurde mit dem Fahrzeug gewatet ? - *Le véhicule a-t-il effectué un passage à gué ? dans la boue ou dans l'eau !*	ja / *oui* ☐	nein / *non* ☒
Ist das Fahrzeug während des Dienstes verunfallt ? - *Le véhicule a-t-il été accidenté pendant le service?*	ja / *oui* ☐	nein / *non* ☒
Wurde der Unfall dem Schadenzentrum VBS gemeldet ? - *L'accident a-t-il été annoncé au Centre de dommages du DDPS*	ja / *oui* ☐	nein / *non* ☒

Grad, Name / *grade, nom* : sdt Aebersold Mario Unterschrift / *signature* : *M. Aebersold*

Stand am 01.02.2011 Form 13.005 df / ALN 293-3351 / SAP 2542.0180 Bitte wenden / tourner s.v.p.

Appendice 4 – 13.005 (page arrière)

(durch den LBA Mitarbeiter auszufüllen) ***(a remplir par le collaborateur LBA)***

PM-Auftrags Nr / *ordre PM n°*		Kontrollschild Nr *n° des plaques*	**M**
Nächste PP/ *prochain CP*		Aufbau Nr *superstructure n°*	
Abgaswartung / *test antipollution*		● marschbereit ☐ *véhicule prêt à l'engagement*	
SAP Status / *statut SAP*	**G / B** ☐ **Q** ☐	● ● Instandhaltung ☐ *maintenance*	
Eckstarttermin *date début planification*		Instandhaltung > 9 Std ☐ *maintenance > 9 h*	
Eckendtermin *date fin planifiée*		FP1 / *TP1* ☐ FP2 / *TP2* ☐ FP3 / *TP3* ☐ FP4 / *TP4* ☐	
Visum tech Kontrolle LBA *visa contrôle technique BLA*		FP6 / *TP6* ☐ FP8 / *TP8* ☐ kein FP / *pas de TP* ☐	
zivile Garage / *garage civil :*		Termin / *délai* :	
Info an Kunde, wenn Auftrag erledigt / *informer travaux terminés*		ja / *oui* ☐ Tf Nr / *n° tf* :	
Kunde hat **Ersatzfahrzeug** / *le client a reçu un véhicule de* ***remplacement***		ja / *oui* ☐ M+ nein / *non*	

Vorlagenschlüssel *clé référence*	Arbeitsplatz Nr *place de travail n°*	Gruppe *groupe*	SOLL Std *h planifiées*	IST Std *h effectives*	Visum *visa*
230		Mechaniker / *mécanicien*			
036		Mechaniker / *mécanicien*			
230		Elektriker / *électricien*			
230		Spengler / *carrosserie*			
230		Maler / *peintre*			
230		Sattler / *sellier*			
230		Bereifung / *pneus*			
230		Akkumulator / *batteries*			
230		Bewaffnung / *armement*			
230		Funk / *radio*			
230		Prüfzentrum / *centre de contrôle*			
160		Prüfzentrum / *centre de contrôle*			
230		Lehrling / *apprenti*			
036		Lehrling / *apprenti*			
Schlusskontrolle - *contrôle final* : Datum / Visum - *date / signature* :			Total / *totale*		

Material / Ersatzteile - *Matériel / pièces de rechange*						
Anzahl *Nombre*	Bezeichnung *désignation*	Nr SAP / ALN *n° SAP / n° ALN*	Preis *prix*	Total *total*	Datum *date*	Mitarbeiter *collaborateur*
Material Total / *total du matériel*						

Appendice 5 – Etiquette de réparation (ER)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Instandsetzungs-Etikette (IsE)
Etiquette de réparation (ER)
Etichetta riparazione (ER)

Stab/Einheit EM/unité EM/Unità ER CT 47 cp 5/3	**Zug Sct Sez** 5	**Nr No No**
Objekt Objet Oggetto cam WA 4x4 IVECO	**Datum Date Data** 14.02.12	**Zeit Heure Ora**
Gehört zu/Typ Fait partie de/Type Fa parte di/Tipo		
ALN NSA NDEs –	**SAP** .	
Objekt-Nr No d'objet No dell'oggetto		
M+ 87419	**km** 91017	
Betriebsstände Etat d'utilisation Stato d'esercizio		
Gehört zu Fait partie de Fa parte di		
Defekt Défectuosité Difetto Interval essuie glace defectueux		

Anlass / Circonstance / Constatato in occasione di

- [X] Ausbildung / Instruction / Istruzione
- [ ] Verschiebung / Déplacement / Spostamento
- [ ] Wartung / Maintenance / Manutenzione
- [ ] Feldeinsatz / En campagne / Impiego in campagna
- [ ] Schiessen / Tire / Tiro
- [ ] ____________

Stand am 01.07.2012 / Form 28.018 dfi / ALN 293-2953 / SAP 2526.1501

zusätzlich für pers Ausrüstung / de plus, pour équipement personnel / supplementare per eqpt personale

Name/Vorname Nom/Prénom Cognome / Nome	Mario Aebersold
Grad Grade Grado sdt	**SVN NAS NAS**
Postadresse Adresse Indirizzo	

Für die Is Instanz / Pour l'instance de réparation / Per l'istanza rip

Appendice 6 – Degrés de preparation à la marche

51.020 Conduite tactique XXI CT XXI

Degré de préparation		Prêt à faire mouvement en	Postes de cdmt et liaisons	Activité/utilisation/chargement		Subsistance ce et conduite
				troupe	Vhc à moteur	
I	Avec délai fixé	Délai fixé par cdt sup	PC occupé	Activité hors du stationnement possible	Comme trp Utilisation pour trsp possible	Selon ordre du cdt U
II	Préparation normale	1,5 heures	PC occupé	Au station-nement	Au stationnement Généralement non chargés	Selon ordre du cdt U
III	Préparation renforcée	0,5 heures	Au moins 1 of dans chaque PC En outre, dans le PC bat/gr: 1 of li/U	Peut se reposer	Chargés et articulés pour le départ	Sur ordre du cdt bat/gr
IV	Etat d'alarme	Quelque minutes	Au moins 1 of dans chaque PC En outre, dans le PC bat/gr: 1 of li/U Radio selon o particuliers	Complètement équipée et prête (lors d'un trsp mot prête au chargement)	Chargés et articulés pour le départ Par grands froids chauffer les moteurs	Sur ordre du cdt bat/gr

Appendice 7

Système de transport à superstructure de chargement interchangeable

Le système de transport à superstructure de chargement interchangeable se compose du véhicule tracteur, de la superstructure, des divers systèmes de chargement/déchargement ainsi que d'éventuels dispositifs additionnels (par exemple plate forme élévatrice).

Types de superstructures

Il faut distinguer entre superstructures interchangeables (SI):

- pont de chargement interchangeable C 625 trp et C 625 H;

et conteneurs mobiles:

- container ISO 1C et 1CC;
- container mobile DIN (Flat);
- benne basculante;
- conteneur de ravitaillement;
- conteneur sanitaire.

Les conteneurs mobiles sont desservis par la troupe. Les superstructures interchangeables sur béquilles sont desservies uniquement par les CLA.

Conformément à la norme, les containers ISO ont une longueur de 10, 20, 30 ou 40 pieds.

La hauteur est de 8 ou 8½ pieds (1 pied = 0.3048 m).

Comparaison des combinaisons possibles

	cam SI 4x4 IVECO		cam WABRA/crochet 6x6 IVECO	
Pont de chargement interchangeable C625	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	6100 mm 2440 mm 1700 mm 14.9 m^2 25 m^3 env. 7t	Transport du pont de chargement interchangeable C 625 impossible	
Container ISO 1C (8 pieds)	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m^2 30 m^3 env. 9t	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m^2 30 m^3 env. 9t
Container ISO 1CC (8½ pieds)	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	5867 mm 2330 mm 2350 mm 13.7 m^2 32 m^3 env. 9t	Le transport du container-ISO 1CC pas possible, la hauteur totale dépassant 4m!	
Conteneur mobile DIN (mil) Flat	Le transport de conteneurs mobiles n'est pas possible		longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	6250 mm 2440 mm 2000 mm 15.2 m^2 30.5 m^3 env. 11t
Conteneur mobile DIN (civil) Flat	Le transport de conteneurs mobiles n'est pas possible		longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	max. 6250 mm 2440 mm max. 2200 mm 15.2 m^2 33.5 m^3 env. 11t

Manière de procéder pour l'automobiliste afin de définir la charge utile et le poids total.

Lors de toute activité de manutention dans le cadre du système de transport à superstructure de chargement interchangeable, il faut se référer au **mode d'emploi abrégé 6x6/8x8 WABRA/HA – 61.050.**

- consulter le permis de circulation;
- comparer le permis de circulation avec la configuration du véhicule actuelle;
- si le véhicule est dans sa configuration standard (pas de superstructure, pas de dispositif additionnel, pas de plate forme élévatrice, pas de remorque), les données des champs 30, 32 et 33 du permis de circulation font foi;
- si un dispositif est monté sur le véhicule, des données complémentaires relatives au poids sont éventuellement contenues dans le champ 14 des décisions (par. ex. charge utile moindre due à plate forme élévatrice ou une grue);
- toutes les autres décisions contenues dans le champ 14 font foi;
- lorsque le véhicule ou sa remorque est équipé d'une superstructure, la fiche relative à la superstructure doit être consultée et respectée;
- l'automobiliste calcule à présent la charge utile effective à l'aide du permis de circulation et des indications contenues sur la fiche relative à la superstructure
  - pour le véhicule tracteur;
  - pour la remorque;
- dans le cadre d'une mission de transport, l'automobiliste doit disposer des informations concernant le bien à transporter (données du bulletin de livraison);
- l'automobiliste s'assure que le poids de l'ensemble (selon champ 35 du permis de circulation) et la charge remorquable (selon champ 31 du permis de circulation) soient respectés. En outre, les valeurs relatives à la charge admise par essieu selon chiffre 243 (véhicule tracteur) ou chiffre 185 (remorque) du permis de circulation doivent être respectées.

En complément à cette manière de procéder, les autres prescriptions légales relatives à la course resp à l'engagement doivent bien entendu être observées.

Appendice 8

Atteler et dételer une remorque

But: – Atteler correctement la remorque en respectant les aspects liés à la sécurité

Atteler une remorque
Situation au départ: le véhicule tracteur est à côté de la remorque.

Contrôle général du véhicule
Ais-je le droit?
- Contrôler les dimensions et les poids, la charge remorquée, les papiers;
- L'état du timon, de la suspension, des pneus, de la caisse et de l'éclairage (contrôler la propreté des feux et des catadioptres), la répartition et l'arrimage de la charge; d'enlever l'eau, la glace ou la neige.

Puis-je?
- Contrôler les installations techniques: le système de freinage, la tension, la longueur du timon, le diamètre de l'anneau de remorquage.

Atteler

1. Reculer en direction de la remorque jusqu'à une distance d'environ 1 m;
2. Contrôler le frein de stationnement et la (les) cale(s); contrôler que la valve de desserrage soit positionnée sur «Desserrer»;
3. Ouvrir le mécanisme d'attelage, la chape (bouche) d'attelage doit être bloquée;
4. **Avec un dispositif d'attelage automatique**: régler la hauteur du timon, reculer jusqu'à ce que le dispositif d'accouplement s'enclenche, faire un essai de démarrage;

Avec un crochet d’attelage: Evaluer la distance jusqu’à l’anneau de remorquage, et reculer. Accrocher le timon sans déplacer la remorque (en cas de besoin aligner le véhicule tracteur);

5. Contrôler que le dispositif d’attelage s’est enclenché complètement, ou fermer le crochet de traction, puis l’assurer;
6. Contrôler l’état des joints en caoutchouc des conduites d’air comprimé, puis les raccorder; brancher les câbles électriques et l’ABS / EBS.

Contrôle du fonctionnement

7. Compléter la réserve d’air comprimé (suivant le véhicule jusqu’à la pression de service maximale; tenir compte du mode d’emploi);
8. Contrôler l’équipement électrique;
9. Desserrer le frein de stationnement de la remorque;
10. Contrôler le levier de frein (où c’est possible) et mettre la valve de desserrage sur «Marche»;
    Frein UE: la course du levier de frein n’est pas contrôlée (n’est possible que si les conduites d’air comprimé sont désaccouplées);
11. Contrôle des régulateurs et correcteurs de freinage;
    Régulateurs de force de freinage manuels: changer successivement les positions du régulateur de freinage et contrôler le renforcement de l’effet de freinage aux leviers de frein, puis corriger le freinage en fonction de la charge;
    Régulateurs de force de freinage automatiques: Effectuer un contrôle visuel pour détecter des dommages causés au levier de réglage et / ou au ressort de rappel ainsi qu’aux lames de ressort de la suspension du véhicule;
12. Enlever les cales, effectuer un contrôle général du véhicule.

Avant de s'insérer dans le trafic

13. Vérifier la pression de freinage;
14. Assimiler les dimensions et les poids des véhicules; éventuellement régler à nouveau les rétroviseurs;
15. Contrôler que les roues tournent (virage à gauche / virage à droite);
16. Contrôler que les freins sont desserrés (débrayer);
17. Effectuer l'essai de freinage avec le frein de service et le frein auxiliaire (frein à main).

Dételer et immobiliser une remorque

1. Vérifier l'emplacement et la situation (pas en montée / en descente, pas d'encombrements);
2. Immobiliser la remorque avec le frein de stationnement et la (les) cale(s);
3. Désaccoupler les connexions électriques et les conduites de frein;
4. Ouvrir le dispositif d'attelage;
5. Positionner la valve de desserrage sur «Desserrer»;
6. Partir avec le véhicule tracteur;
7. Fermer le dispositif d'attelage;
8. Contrôler si la remorque est immobilisée; nettoyer les catadioptres tout autour de la remorque, éventuellement signaler le timon.

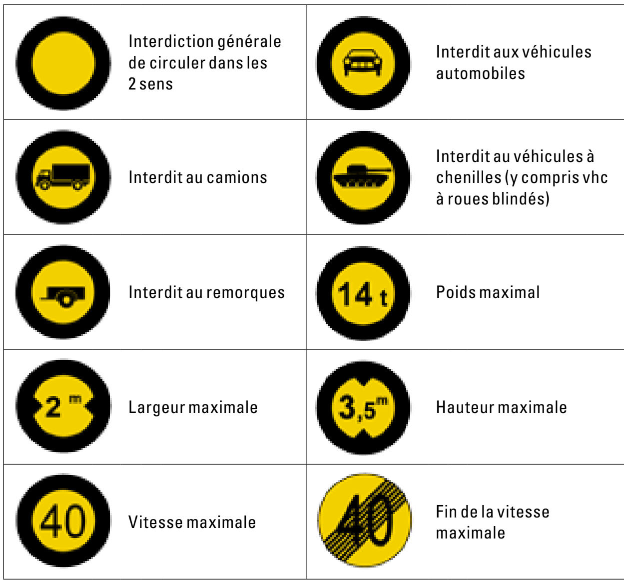
Prescriptions de sécurité

- Ne pas déplacer la remorque à la main.
- Personne ne doit se trouver entre le véhicule tracteur et la remorque ou dans le périmètre du timon lors des manœuvres d'accouplement ou de désaccouplement.
- Avant de désaccoupler sur une place en gravier, contrôler qu'il n'y ait pas de grosses pierres/d'irrégularités du sol sous les roues avant de la remorque, car le timon pourrait alors être fortement déporté.

Appendice 9

Signalisation routière militaire

Signaux de prescription

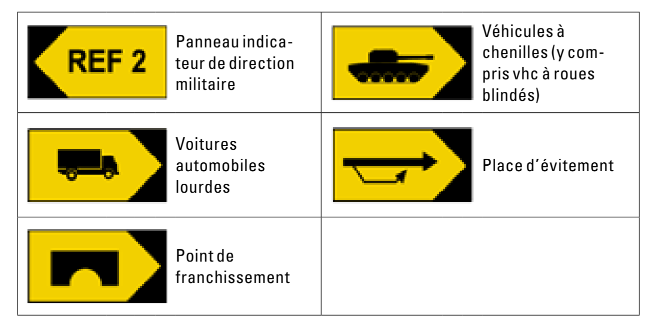


	Interdiction générale de circuler dans les 2 sens		Interdit aux véhicules automobiles
	Interdit au camions		Interdit au véhicules à chenilles (y compris vhc à roues blindés)
	Interdit au remorques	14 t	Poids maximal
2 m	Largeur maximale	3,5 m	Hauteur maximale
40	Vitesse maximale	40	Fin de la vitesse maximale

Signaux d'indication

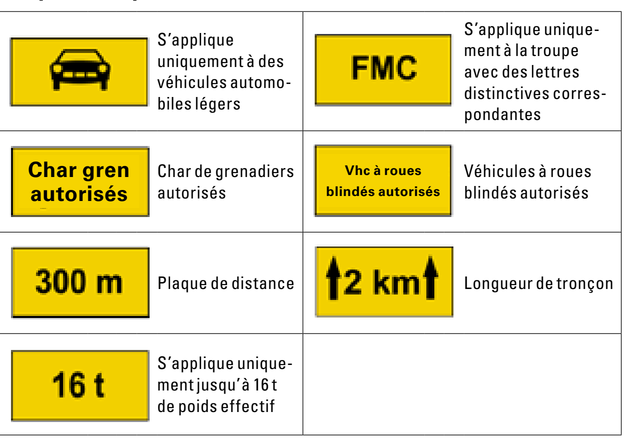
DEBUT COND / ORG CIRC	Début de l'organisation de la conduite de la circulation	FIN COND / ORG CIRC	Fin de l'organisation de la conduite de la circulation
P	Stationnement autorisé		Déviation

Panneaux indicateurs de direction militaires



REF 2	Panneau indicateur de direction militaire		Véhicules à chenilles (y compris vhc à roues blindés)
	Voitures automobiles lourdes		Place d'évitement
	Point de franchissement		

Plaques complémentaire



	S'applique uniquement à des véhicules automobiles légers	FMC	S'applique uniquement à la troupe avec des lettres distinctives correspondantes
Char gren autorisés	Char de grenadiers autorisés	Vhc à roues blindés autorisés	Véhicules à roues blindés autorisés
300 m	Plaque de distance	2 km	Longueur de tronçon
16 t	S'applique uniquement jusqu'à 16 t de poids effectif		

Dérogations durables

Signaux routiers pour la signalisation militaire des dérogations aux interdictions civiles de circuler ainsi que des limitations de dimensions et de poids.

	Usagers militaires autorisés		Usagers militaires autorisés, pour autant que le poids effectif du vhc ne dépasse pas 5 t
	Usagers militaires autorisés, pour autant que la largeur du vhc ne dépasse pas 1,8 m		Remorques militaires autorisées

Dérogations temporaires

	Panneau indicateur de quittance posé à proximité d’un signal civil (usagers militaires autorisés)



Appendice 10

Talon d'inscription FSSTM

Je m'intéresse aux activités de la section de la Fédération Suisse des Sociétés de Troupes Motorisées (FSSTM) la plus proche:

Nom					
Prénom					
Grade					
Date de naissance					
Rue/N°					
NPA/Lieu					
e-mail					
Téléphone privé Téléphone prof					
Autorisation de conduire militaire	☐ 910	☐ 920	☐ 930	☐ 931	☐ E
Cours jeunes chauffeurs Cours régional	☐ participé				
Cours jeunes chauffeurs Cours en section	☐ participé				
Signature	Date				

Renvoyer à: FORMATION D'APPLICATION
DE LA LOGISTIQUE
Cen comp ICA
Activités hors du service
Caserne/AKLA
3609 Thoune

Index alphabétique

Abbréviation

CLA	Centre logistique de l’Armée (-G Grolley/-T Thun/-O Othmarsingen/-H Hinwil/-M Monte Ceneri)
OCRNA	Office de la circulation et de la navigation de l’armée
OCM	Ordonnance sur la circulation militaire
OSI	Organisation des services d’instruction
BLA	Base logistique de l’Armée
CT	circulation et transport
mil	militaire
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Impressum

Editeur	Armée suisse
Auteur	Forces terrestres, FOAP log
Premedia	Centre des médias électroniques CME
Distribution	Office fédéral des constructions et de la logistique OFCL
Copyright	DDPS
Tirage	7000 04.2017
Internet	https://www.lmsvbs.admin.ch
Documentation	61.009 f
SAP	2530.2144

Imprimé à 100% sur du papier recyclé à partir de matières premières certifiées FSC

